Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück; Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 05 / 13. JANUAR 2021

Rallye Dakar spitzt sich zu

Rettet Mini den Wüsten-Sieg?

Formel 1: Großer Fakten-Check

Was erwarten die Teams für 2021?

Motorrad: Aegerter im Interview

Zwischen MotoE und Supersport-WM

Deutschland **€ 2,70**
A € 3,00 · **CH** sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 05



Toyotas Hypercar für die WEC

Die Technik-Details des Toyota GR010



Formel 1: Pierre Gasly im Interview

„Ich hätte eine Chance gegen Verstappen"



Rallye Dakar: Motorradklasse

Pingpong zwischen Honda und KTM

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:

CREVENTIC

IDM



ILLMER



16 **Rallye-WM: Jari-Matti Latvala spricht im Interview über seine neue Rolle als Toyota-Teamchef**

TOYOTA

10 **Ferraris Einstieg in die Turbo-Ära : Der 021 V6-Turbo war Maranellos Antwort auf Renault**

MOTORSPORT IMAGES



XPB

Pierre Gasly überzeugte 2020 auf ganzer Linie – inklusive erstem Rennsieg. Im Interview blickt der Franzose auf seine Saison zurück, spricht über die Harmonie bei Alpha Tauri und steckt die Ziele 2021.

Von: **Andreas Haupt**

Wie hat sich Ihr Leben nach dem Monza-Sieg verändert?
Das war meine größte Leistung bislang in der Formel 1. Das hatte niemand erwartet. Deshalb hat dem Team und mir dieser Sieg noch besser geschmeckt. Er hat mein Leben verändert – professionell und persönlich. Plötzlich stand ich im Rampenlicht. Viel mehr Leute folgen mir jetzt. Für Frankreich war es eine große Sache, weil wir seit mehr als 20 Jahren keinen Rennsieger mehr hatten. Aber auch weltweit war die Aufmerksamkeit groß.

Und Ihr Rennfahrerleben?
Ich muss sagen, dass sich mein Leben wegen Corona und der Einschränkungen stark verändert hat. Man nimmt viel weniger am sozialen Leben teil. Du kannst praktisch niemanden sehen. Keine Fans. Wenn sie dabei gewesen wären, hätte sich für mich noch viel mehr ändern können. Unter diesem Aspekt hatte ich mehr Zeit für mich. Ich habe jetzt einen anderen Status im Fahrerlager. Dort haben nicht viele Fahrer ein Rennen gewonnen. Und noch weniger in einem Mittelfeldauto. Ich denke, andere Teams sehen mich jetzt mit anderen Augen. Ansonsten bin ich derselbe Typ geblieben.

In Monza feierte Gasly seinen bislang einzigen Sieg. In der WM-Tabelle landete er mit 75 Punkten auf Rang 10

XPB

Wie war das mit dem Anruf von Staatspräsident Emmanuel Macron?
Das war ein kleiner Schock. Der Präsident ruft einen ja nicht jede Woche an. Er hatte mich noch nie angerufen. Ich habe mich schlecht gefühlt, weil ich im Debriefing war und den Anruf sogar verpasste. Da kannst du schlecht argumentieren, wenn dich der französische Präsident nicht erreicht. Deiner Familie kannst du das leichter erklären. Aber als es dann funktionierte, waren das ziemlich berührende Worte von ihm. Das hat mir klar gemacht, dass ich etwas Großes erreicht habe. In den zwei Stunden nach dem Rennen wurde ich von einer

„Macron-Anruf nach Sieg ein kleiner Schock“

Stelle zur nächsten gezerrt. Da wusste ich gar nicht, wo ich überhaupt bin. So viel prasselte auf einmal auf mich ein. Dazu all die Emotionen. Als ich den Präsidenten hörte, wusste ich, dass das ein besonderer Tag ist.

Wo steht die Trophäe?
Das Original steht in meinem Wohnzimmer. Jeden Morgen, wenn ich trinke, kann ich den Pokal sehen. Das ist eine gute Motivation.

Haben Sie die Pokale zurück, die Ihnen Diebe im August geraubt haben?
Leider nicht. Die Ermittlungen laufen. Hoffentlich bekomme ich die Sachen irgendwann zurück.

Hat Alpha Tauri als Siebter die Saisonziele erreicht?
Ich denke, wir haben es sehr gut gemacht. Es ist das erfolgreichste Jahr von Alpha Tauri/Toro Rosso in der Teamgeschichte. Wir sollten darüber sehr zufrieden sein. Natürlich ist das finale Ergebnis ziemlich brutal, wenn man die Arbeit und Mühe bedenkt, die wir reingesteckt haben. Aber das zeigt, wie eng es im Mittelfeld zugeht. In diesem Mittelfeld durchmischt es sich ziemlich stark, je nach Strecke. Platz 7 klingt nicht großartig. Aber ich habe das Gefühl, dass das Team in vielen Bereichen die Schlagzahl erhöht hat. Wir sind ein starkes Mittelfeld-Team geworden. Wir haben uns vorgenommen, es 2021 noch besser zu machen. Wir haben dafür ein gutes Momentum aufgebaut.

Was fehlte, um gegen McLaren, Racing Point, Renault um Platz 3 zu kämpfen?
Ein bisschen Abtrieb im Vergleich zu den genannten Teams. Das Team hat da zwar schon einen großen Schritt gemacht. Mit unserem Budget schlagen wir uns gut. Aber das ist ein Bereich, in dem wir zulegen müssen, um mehr zu leisten. Wir sehen jedes Wochenende, dass es extrem eng zugeht. Zwei, drei Zehntel mehr und wir springen fast zwei Reihen nach vorne in der Qualifikation. Ich habe im ersten Bahrain-Rennen den vierten Platz gegen Albon zum Beispiel um zwei Zehntel verpasst. Und da war ich Achter. Uns fehlt nicht viel, einfach allgemein etwas mehr Anpressdruck.

> „Ich denke, ich hätte meine Chance gegen Max im selben Auto. Wenn ich das passende Auto habe, kann ich richtig starke Leistungen abrufen.“
>
> Pierre Gasly

Wird der Budgetdeckel schon eine Auswirkung auf die nächste Saison haben?
Ich glaube, es geht in die richtige Richtung. Die echten Auswirkungen davon werden wir aber mehr 2022 sehen. Und die Jahre danach. Die großen Teams hatten immer noch diese Budgets um die 300, 400 Millionen. Das konnten sie für 2021 nutzen. Wir fangen ja schon im April oder Mai mit dem nächstjährigen Auto an. Also wurde die Entwicklungsarbeit mit den Budgets von 2020 erledigt. Ich denke nicht, dass es sich massiv verändert. Die Teams werden ungefähr dort stehen, wo sie 2020 waren.

Was ist ein realistisches Ziel?
Wir waren letzte Saison ein paar Mal unter den Top-5-Autos. Das sollte das Ziel sein. Davon sind wir nicht weit weg. Es war zwar das erfolgreichste Jahr des Teams. Trotzdem sind wir nur Siebter. Wir müssen noch mehr geben, es noch besser machen. Wir sind nicht weit weg von den Jungs vor uns. Hoffentlich landen wir 2021 unter den ersten fünf im Konstrukteurspokal.

Was macht Alpha Tauri so speziell, dass Sie sich dort so wohl fühlen?
Das Team hat eine tolle Mentalität, eine tolle Einstellung. Es gibt viel positive Energie. Wir arbeiten alle gut zusammen. Das ist das Wichtigste in einem Teamsport wie der Formel 1. Ich erledige meinen Job am Sonntag, aber die Entwicklungsarbeit, das Setup des Autos – all diese Arbeit wird vor dem Rennwochenende gemacht. Die Harmonie stimmt. Jeder gibt 110 Prozent seiner Fähigkeiten für die Ergebnisse auf der Strecke.

Was ist der Unterschied zu einer großen Organisation wie Red Bull?
Es gibt Unterschiede, aber ich will da nicht ins Detail gehen. Am Ende des Tages sind es kleinere Unterschiede. Jeder im Team hat seine Verantwortung, die er zur Performance der Mannschaft beisteuert. Red Bull macht da mit Max einen guten Job. Alpha Tauri und ich machen das aber auch.

Welche Lektionen haben Sie bei Red Bull gelernt, wovon Sie jetzt profitieren?
Viele. Ich war damals in meinem zweiten (vollen) Jahr in der Formel 1. Jetzt bringe ich viel bessere Leistungen. Ich bin ganz objektiv gesehen ein besserer Fahrer. Konstanter, mit mehr Erfahrung. Ich erwarte, dass ich 2021 noch besser sein werde. Und im Jahr darauf noch einmal. In der Formel 1 macht die Erfahrung einen ziemlichen Unterschied. Ich habe gelernt, wie ich besser mit dem Team zusammenarbeite. Wie ich aus den Leuten um mich herum mehr heraushole. Wie ich das Rennwochenende besser vorbereite. Wie ich mit den kleinen Problemen umgehe, die einem während eines Rennwochenendes widerfahren können. Ehrlich gesagt gibt es trotzdem so viele Bereiche, die ich verbessern kann. Das geht aber auch einem siebenfachen Weltmeister so. Wenn man mit Lewis Hamilton spricht, bin ich sicher, dass er Bereiche fühlt, in denen er es besser machen könnte. So ist unser Leben: Wir arbeiten an jedem Detail, das uns besser macht. Etwas besser macht als die anderen.

Würden Sie heute besser gegen Max Verstappen abschneiden, im selben Auto?
Ich denke, ich hätte meine Chance im selben Auto. Aber es ist viel komplizierter als das. Ich kenne meine Fähigkeiten. Wenn ich das richtige Auto habe, wie letztes Jahr, kann ich richtig starke Leistungen abrufen. Das habe ich gezeigt. Auch das Jahr davor – zum Beispiel durch das Podest und konstante Punkteergebnisse. Ich gebe weiter Vollgas, damit ich meine Chance bekomme. Denn mein Ziel in der Formel 1 ist es, Weltmeister zu werden. Dafür arbeite ich.

Sie wollen mehr Verantwortung im Team übernehmen. Was bedeutet das?
Zum ersten Mal werde ich zwei Saisons in Folge im Team sein. Alles, was letztes Jahr passierte – die Zusammenarbeit und die Rückmeldung an die Ingenieure – fließt in die Entwicklung. Ich will noch enger mit den Ingenieuren zusammenarbeiten, um die Fahrzeugentwicklung zu beeinflussen. Wenn ich von mehr Verantwortung spreche, meine ich die Tatsache, dass wir länger zusammenarbeiten werden. Nach 2018 bin ich zu Red Bull. 2019 kam ich recht spät im Jahr zurück. Da hatte ich nicht so viel Einfluss auf das Auto.

Wann ist ein Auto nach Ihrem Geschmack?
Das kann man mit vielen Worten umschreiben. Jeder Fahrer erklärt das anders. Ich mag eine starke Front am Scheitel, um das Auto zu drehen. Was ich grundsätzlich nicht mag, ist ein untersteuerndes Auto. Deshalb will ich eine starke Vorderachse. Mit viel Rotation, damit das Auto früh in die Kurve einbiegt. Damit ich früh aufs Gas kann. ■



Pierre Gasly

Geburtstag: 07.02.1996
Geburtsort: Rouen
Herkunftsland: Frankreich

2022 im Hinterkopf



XPB

Mercedes

Lewis Hamilton hat noch nicht unterschrieben. Er sollte sich mit seinem Arbeitgeber über die neuen Vertragsmodalitäten aber einig werden. Zu groß ist die Verlockung eines achten WM-Titels. Und Hamilton will die neue Ära ab 2022 mit neuen Autos miterleben. Mercedes hat sich 2020 bereits Mitte Juli aus der damals aktuellen Fahrzeugentwicklung ausgeklinkt und die Ressourcen auf 2021 verlagert, mit dem Ziel, die Einschnitte am Unterboden und den einhergehenden Abtriebsverlust am besten zu meistern. Die neuen Regeln geben dem Weltmeister ab Januar die wenigste Windkanalzeit. Deshalb wollte man möglichst viel Arbeit im alten Jahr erledigt haben. Jetzt kann man mehr Windkanalzeit für das 2022er Auto reservieren.

XPB

Red Bull

Red Bull entwickelte bis zum Schluss und schloss die Lücke zu Mercedes. Das Kalkül: Was man letztes Jahr verbesserte, sollte auch 2021 helfen, weil das neue Auto zu 60 Prozent aus dem alten besteht. Generell ist der Red Bull für die Fahrer berechenbarer geworden. Wem schaden die Unterbodenregeln mehr: Dem Mercedes mit langem Radstand und tiefem Heck? Oder dem Red Bull mit kürzerem Radstand und hoher Anstellung? Da sind die Ingenieure nicht sicher. Wie Red Bull die Ressourcen wann auf das 2022er Auto verlagert, hängt von der Konkurrenzfähigkeit ab: „Wir entwickeln immer parallel. Sollten wir sofort wettbewerbsfähig sein, gehen wir mehr auf 2022. Sonst bleiben wir mehr beim aktuellen Auto, weil wir ja aufholen müssen."



XPB

McLaren

Die Aerodynamik darf verändert werden. Ansonsten unterliegen viele Fahrzeugteile einem Entwicklungsstopp, um in Corona-Zeiten Geld zu sparen. Jedes Team hat zwei Token, um einen größeren Bereich oder zwei kleinere Teile zu verändern. McLaren muss seine für den Motorwechsel aufbrauchen. Mit manchen Fahrzeugschwächen werden die Ingenieure also weiterleben müssen. Wenn der Mercedes-V6 Klassenprimus bleibt, wird McLaren aber an Leistung und damit an Rundenzeit gewinnen. Mit Daniel Ricciardo kommt ein GP-Sieger. Platz 3 soll verteidigt, das Momentum aufrechterhalten werden. Keine leichte Aufgabe, zumal McLaren verstärkt auf 2022 schaut, weil es die Chance ist, zur Spitze aufzuschließen.


ASTON MARTIN

Aston Martin

Es wird ein Schicksalsjahr für Sebastian Vettel, der Lance Stroll schlagen und zur alten Stärke zurückfinden muss. Eine Niederlage könnte sein Erbe schwer beschädigen. Sie würde die Kritiker heraufbeschwören, die seine vier WM-Titel auf das überlegene Auto von 2010 bis 2013 begrenzen. Racing Point hatte im Vorjahr das drittschnellste Auto, wurde aber nur Vierter. Punktabzug, Technikpannen, zu viele strategische Fehler. Das Team muss weiter lernen, in der dünneren Luft näher zur Spitze zu atmen. Man verspricht sich viel vom Budgetdeckel. Racing Point hofft, mit seiner effizienten Struktur gegenüber den Topteams und der Mittelfeldkonkurrenz zu punkten. McLaren und Renault werden Personal abbauen müssen.


RENAULT

Alpine

Renault wird zu Alpine, um die Sportwagentochter stärker ins Rampenlicht zu stellen. Im Hintergrund wird die Teamführung umgebaut. Alles schaut auf Rückkehrer Fernando Alonso, der zwar Geduld beschwört, eigentlich aber die personifizierte Ungeduld ist. Es soll ein Übergangsjahr mit gelegentlichen Highlights werden. So wie die drei Podestplätze in der abgelaufenen Saison. Die Frage ist, ob Alonso das reicht. Wenn ja, kann Alpine eine Mannschaft aufbauen, die ab 2022 oben angreift. Alonsos Teamkollege muss sich beweisen. Esteban Ocon wurde im Vorjahr von Ricciardo entzaubert. Eine zweite Saison dieser Art dürfte ihn sein Cockpit kosten. Renault hat wie Racing Point zwei Token in der Hand, um Schwachstellen zu beheben.

Das Reglement schränkt die Freiheiten in der Fahrzeugentwicklung ein. Trotzdem kann es zu Verschiebungen kommen. Weil die Auswirkungen der neuen Regeln für den Unterboden gravierender sind, als man annehmen könnte. Was versprechen sich die zehn Rennställe von der kommenden Saison? Wir sagen es Ihnen. Die Ergebnisse werden auch stark davon abhängen, wer wie viele Ressourcen überhaupt noch in das 2021er Auto steckt.

Von: **Andreas Haupt**



FERRARI

Ferrari

Das Mindestziel ist gleichzeitig das Maximalziel: Ferrari will Dritter werden. Mercedes und Red Bull sind für mehr zu weit weg. Die schlechteste Saison seit 1980, der sechste WM-Platz, soll vergessen gemacht werden. Carlos Sainz übernimmt Vettels Cockpit – wir werden sehen, wie gut der Spanier tatsächlich ist. Charles Leclerc ist die Messlatte. Ferrari hat beim Motor einen Schuss. Der muss sitzen, sonst fehlt erneut über ein Jahr hinweg Leistung. Teamchef Mattia Binotto ist optimistisch, nicht wieder den schlechtesten Motor zu haben. Die Aerodynamik muss effizienter werden. Ferrari schielt auf 2022. Im Gegensatz zu vielen anderen Teams kann es sich der Rennstall der Herzen allerdings nicht leisten, eine Saison zu opfern.



RED BULL

Alpha Tauri

Es ist Hondas letzte Saison vor dem Rückzug. Leistung plus Zuverlässigkeit: Die Japaner senden ermutigende Prüfstandsergebnisse an Red Bull und Alpha Tauri. Das A-Team soll mit verbessertem Motor gegen Mercedes kämpfen, der Rennstall aus Faenza wenn möglich in die Top 5 der WM vorstoßen. Bruder und Schwester werden noch enger zusammenarbeiten. Der siebte Rang 2020 war ein kleiner Wermutstropfen. Mit 107 WM-Punkten wäre Alpha Tauri 2019 Fünfter geworden. Monza-Sieger Pierre Gasly ist der Teamkapitän. Der Franzose will sich in Position bringen, sollte Sergio Pérez die Erwartungen bei Red Bull nicht erfüllen. Yuki Tsunoda ist ein Versprechen für die Zukunft, Helmut Marko hält große Stücke auf den kleinen Japaner.



XPB

Alfa Romeo

Acht Punkte, achter Platz: Das letzte Jahr war kein schönes für Alfa Romeo. Viel spricht dafür, dass es 2021 nicht besser wird. Der C39 war ein Durchschnittsauto. Alfa litt unter der Ferrari-Krücke, die Teamverantwortlichen stimmte einzig die Zuverlässigkeit zufrieden. Der C41 – Sauber gleicht die Modellbezeichnung an die hintere Zahl des Kalenderjahres an – wird wieder abhängig sein von Ferrari. Nur wenn dem Partner und der eigenen Chassisabteilung zwei Schritte gelingen, kann die Lücke zum Mittelfeld geschlossen werden. Doch den Ingenieuren sind wegen der Regeln in vielen Bereichen die Hände gebunden. Das Fahrer-Duo ist Durchschnitt, der Motorenvertrag läuft zum Jahresende aus. Es muss neu verhandelt werden.



XPB

Haas

Ein Upgrade soll es geben, um den Haas an das veränderte Aerodynamik-Regelwerk anzupassen und um Optimierungen vorzunehmen. Der US-Rennstall lässt 2021 ansonsten links liegen und konzentriert sich zu 100 Prozent auf das neue Zeitalter 2022. Ein Poker, der aufgehen könnte. Haas kann es sich erlauben. Mick Schumacher wird wie Nikita Mazepin ein Lehrjahr zugestanden. Teamchef Guenther Steiner weiß: Jungen Fahrern passieren Fehler. Von den beiden Rookies sind keine Wunderdinge zu erwarten. Mazepin sollte sich nach der Grapsch-Affäre besser keine Fehltritte mehr abseits der Rennstrecke leisten. Die Augen der Öffentlichkeit werden auf den Teamkollegen gerichtet sein. Haas lechzt wie Alfa nach einem besseren Motor.



XPB

Williams

George Russell hofft, dass es seine letzte Saison im Traditionsrennstall werden wird, und er im kommenden Jahr zu Mercedes aufsteigt. Das hängt von seiner weiteren Entwicklung ab, aber auch von den Leistungen von Valtteri Bottas. Williams hat mit Jost Capito, der von VW kommt, einen neuen Geschäftsführer. Teamchef bleibt Simon Roberts. Der Traditionsrennstall wird darauf aus sein, nicht noch eine Saison ohne Punkte abzuliefern. Der ein oder andere Zähler soll in Chaosrennen abgestaubt werden. Es ist nicht unrealistisch, die rote Laterne an Haas abzutreten. Viel wichtiger wird für Williams aber der Startschuss 2022. Capito wird zusammen mit Roberts dafür sorgen müssen, dass die Struktur für einen echten Neustart geschaffen wird.

Formel 1

Portimão statt China

Die Coronakrise verlangt auch 2021 in der ersten Saisonhälfte nach Änderungen im Kalender. Australien und China sollen verschoben werden. Portimão und Imola stehen bereit.

Von: **Michael Schmidt**

Die Coronakrise lässt die Formel 1 nicht los. Es wird dauern, bis genügend Menschen geimpft sind und der Sport wieder in den Normalbetrieb übergehen kann. FIA und Liberty rechnen damit, dass der Kalender zumindest in der ersten Saisonhälfte umgebaut werden muss. Die Veranstalter in Australien und China haben das F1-Management bereits gebeten, ihre Rennen vom 21. März und 11. April auf spätere Zeitpunkte zu verlegen.

Damit würde die Saison erst am 28. März in Bahrain beginnen. Die Testfahrten sollen um zehn Tage auf den 12. bis 14. März verschoben werden, möglicherweise auch in Bahrain. Für den April sind zwei Rennen in Europa geplant. Die Formel 1 hat den GP Portugal am 11. April und den GP Emilia-Romagna für den 25. April ins Auge gefasst. Portimão und Imola sprangen bereits 2020 als Ersatztermine ein. Ab dem 9. Mai soll es dann wie geplant mit dem GP Spanien weitergehen.

Fraglich ist noch, wo sich später im Jahr Lücken für Melbourne und Shanghai finden lassen. ■



XPB

Portimão könnte auch im 2021er Rennkalender vertreten sein

Formel 1

Getriebe für Williams

Seit 2014 bezieht Williams seine Motoren von Mercedes. Ab dem kommenden Jahr kommt das Getriebe dazu. Der Traditionsrennstall will seine Ressourcen auf die Fahrzeugbereiche bündeln, die tatsächlich einen Unterschied machen.

Von: **Andreas Haupt**

Der Motor kam schon immer von außen. Ansonsten gehörte es zum Berufsethos von Williams, als Konstrukteur möglichst alle Fahrzeugteile in Eigenverantwortung zu entwerfen. Unter den neuen Besitzern, die den Traditionsrennstall im August vergangenen Jahres kauften, kommt es zu einer Abkehr der alten Familienpolitik.

Dorilton Capital will Williams vom Tabellenende wegbringen. Dafür werden die Beziehungen zu Mercedes vertieft. Die Weltmeister werden ab 2022 neben dem Motor auch das Getriebe und die dazugehörigen Hydraulikkomponenten an Grove liefern. Williams schließt seine Getriebeabteilung, um seine Kräfte auf die Bereiche zu konzentrieren, die Performance bringen. Das ist neben dem Motor die Aerodynamik.

Die Kraftübertragung machte früher einmal einen Unterschied. Inzwischen aber haben sich die Hersteller weitgehend angeglichen. Da sind auf der Stoppuhr kaum mehr Unterschiede ausmachbar. Seine Unabhängigkeit sieht Williams mit dem Schritt nicht gefährdet. Die Teamführung besteht darauf, dass man nicht zu einem B-Team von Mercedes werde, und sich nicht so stark an das Weltmeisterteam kette wie etwa Racing Point. Deshalb verzichtet Williams auch darauf, die Hinterradaufhängung von Mercedes zu erwerben. Die ausgedehnte Partnerschaft läuft bis mindestens 2025. ■



XPB

Williams deckt sich ab 2022 mit Getrieben von Mercedes ein

NACHRICHTEN

ST. PETERSBURG VERLEGT
IndyCar strickt notgedrungen seinen Rennkalender um. Die aktuelle Situation rund um das Coronavirus erlaubt keine geordnete Planung des Saisonstarts. Deshalb wird das Rennen in St. Petersburg vorsorglich von der ersten Märzwoche auf den 25. April verlegt. Den Auftakt erbt dafür der Barber Motorsports Park. Das erste Saisonrennen findet am 11. April auf der Rundstrecke statt, bevor es auf den Startkurs geht.

NORRIS HAT CORONA
McLaren-Pilot Lando Norris hat sich in Dubai mit dem Coronavirus angesteckt. Der Engländer weilt im Emirat für einen Urlaub mit anschließendem Trainingslager. Seit mehr als einer Woche muss Norris jetzt aber das Hotelzimmer hüten, das verlangen die Behörden nach einem positiven Test. Norris hatte sich testen lassen, nachdem er Geschmacks- und Geruchssinn verloren hatte. Ansonsten geht es ihm gut.

PAT PATRICK GESTORBEN
Der frühere IndyCar-Teamchef Pat Patrick ist im Alter von 91 Jahren gestorben. Er gründete zusammen mit Roger Penske 1979 die CART-Serie. Der Ölkaufmann aus Kentucky trat zwischen 1970 und 1995 mit einem eigenen Team an, das 1973, 1982 und 1989 das Indy 500 gewann.

MCLAREN IN FORMEL E?
McLaren hat sich eine Option für einen Einstieg in die Formel E ab der Saison 2022/2023 gesichert. Jetzt geht es an die Evaluierung eines möglichen Projekts. Was ist die sportliche Perspektive? Wie hoch ist der finanzielle Aufwand? Wie entwickelt sich die Formel E kommerziell weiter? Was springt für das Marketing heraus? Der Hintergedanke: Die Sportwagenmarke plant die Elektrifizierung seiner Modelle. Mit einer endgültigen Entscheidung will sich McLaren Zeit lassen.


Yacht
MERIAN
Fernweh
IN SOLCHEN UMFELDERN LÖSEN MARKEN ECHTES FERNWEH AUS.
#DARUMMARKENMEDIEN
Die Welt von uns Markenmedien dreht sich, genauso wie für andere Markenartikel, um die Nutzer. Für diese Beziehung tun wir alles. Unser Wissen, unsere Hingabe und unsere ganze Erfahrung investieren wir in die Pflege. Klassisch und digital. Belohnt werden Markenmedien dafür mit Loyalität und Aufmerksamkeit – nicht zufällig auch den beiden härtesten Währungen im Werbemarkt. Ihrer Marke kann nichts Besseres als Umfeld passieren.
Mehr Informationen unter www.editorial.media
DIE MARKENMEDIEN IM
VDZ
Verband Deutscher Zeitschriftenverleger

Ferrari 021 V6-Turbo

Ferraris Antwort auf

Ferrari war der zweite Rennstall, der in die Turbo-Ära einstieg. Und das gleich mit zwei Lösungen. Der in der Schweiz entwickelte Comprex-Lader verlor das Rennen gegen die klassische Variante von KKK.

Von: **Michael Schmidt**

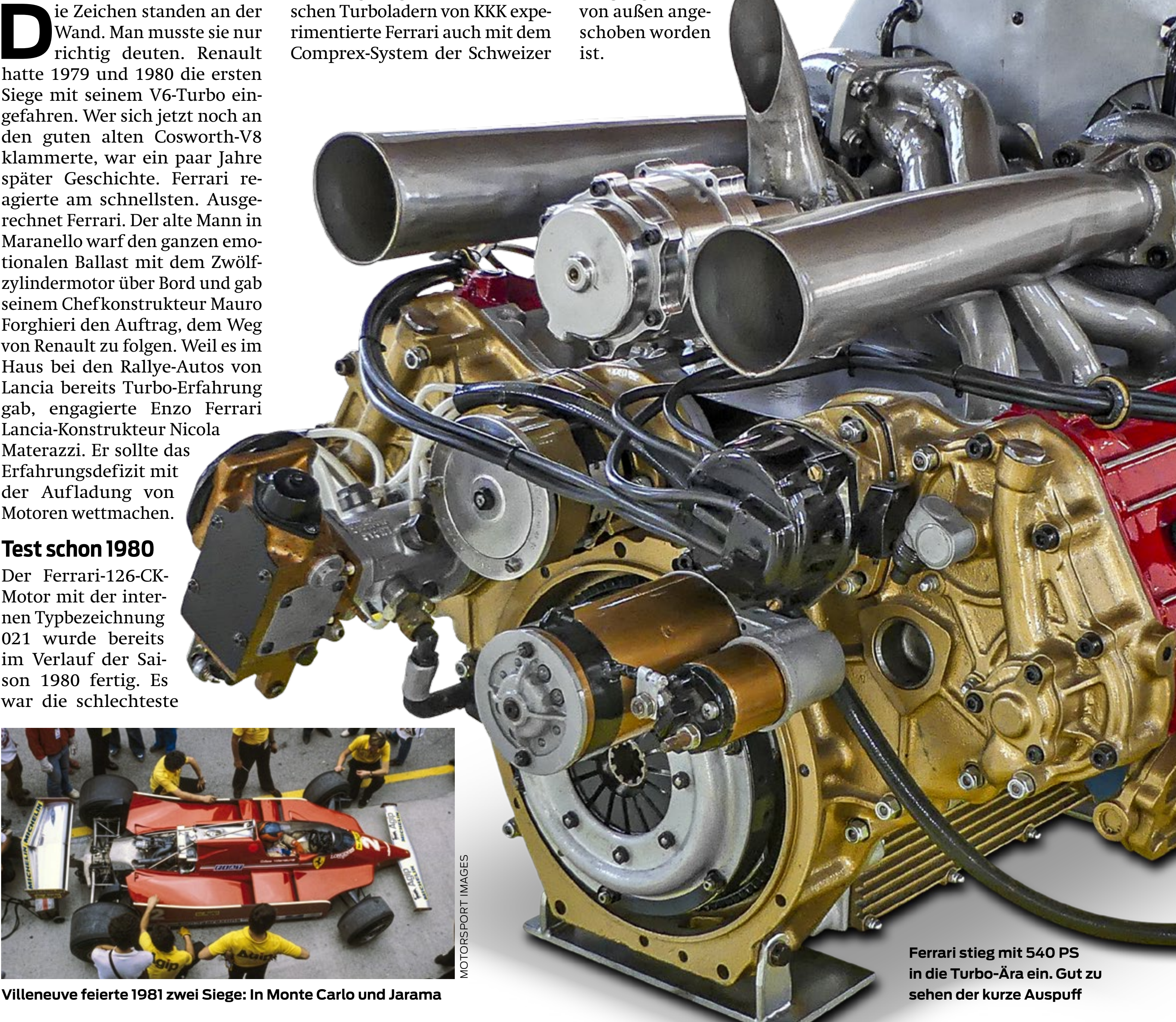
Die Zeichen standen an der Wand. Man musste sie nur richtig deuten. Renault hatte 1979 und 1980 die ersten Siege mit seinem V6-Turbo eingefahren. Wer sich jetzt noch an den guten alten Cosworth-V8 klammerte, war ein paar Jahre später Geschichte. Ferrari reagierte am schnellsten. Ausgerechnet Ferrari. Der alte Mann in Maranello warf den ganzen emotionalen Ballast mit dem Zwölfzylindermotor über Bord und gab seinem Chefkonstrukteur Mauro Forghieri den Auftrag, dem Weg von Renault zu folgen. Weil es im Haus bei den Rallye-Autos von Lancia bereits Turbo-Erfahrung gab, engagierte Enzo Ferrari Lancia-Konstrukteur Nicola Materazzi. Er sollte das Erfahrungsdefizit mit der Aufladung von Motoren wettmachen.

Test schon 1980

Der Ferrari-126-CK-Motor mit der internen Typbezeichnung 021 wurde bereits im Verlauf der Saison 1980 fertig. Es war die schlechteste der Firmengeschichte. Das beschleunigte die Entwicklung. Der breit bauende, flache Zwölfzylinder stand dem Ground-Effect-Prinzip der damaligen Formel-1-Autos immer mehr im Weg. Auch aus Gründen eines kompakten Hecks und des Gewichts sprach alles für einen kleinen Sechszylinder-Turbo mit 120 Grad Zylinderwinkel. Der Ferrari 312T5 war der Konkurrenz auch vom Chassis unterlegen.

Forghieri und Materazzi fuhren zweigleisig. Neben den klassischen Turboladern von KKK experimentierte Ferrari auch mit dem Comprex-System der Schweizer Erfinder von Brown Boveri. Bei der Comprex-Aufladung handelt es sich um eine erzwungene Induktion. Die Abgase werden in die Zellen eines Rotors gelenkt und komprimieren die dort befindliche Frischluft. Durch Drehen des Rotors wird dieser Druck von Zelle zu Zelle weitergereicht und schließlich dem Ansaugtrakt zugeführt. Der Trick besteht darin, dass der Comprex-Lader seine Druckwellen selbst generiert, sobald der Vorgang einmal von außen angeschoben worden ist.

Die Fahrer waren von dieser Technik zunächst begeistert, weil die Leistung immer sofort verfügbar war. Der 126 CX mit Comprex-Aufladung ließ sich wie ein Saugmotor ohne Turboloch fahren. Die Ingenieure hatten jedoch Bedenken, das revolutionäre System zur Rennreife zu bringen. Es beanspruchte mehr Platz als die Lösung mit dem Biturbo, und es



MOTORSPORT IMAGES

Villeneuve feierte 1981 zwei Siege: In Monte Carlo und Jarama

Ferrari stieg mit 540 PS in die Turbo-Ära ein. Gut zu sehen der kurze Auspuff

Renault

kam zu einer Vermischung von Abgas- und Ansaugluft. Bei seinem ersten Auftritt im Training zum GP Italien 1980 in Imola kam es zu einem direkten Vergleich mit dem Zwölfzylinder. Obwohl der Turbo mit sechs Zehnteln Vorsprung gewann, entschied sich Ferrari noch einmal für das bewährte Modell.

Für 1981 gab es nur noch eine Wahl: KKK oder Comprex. Nach dem Training zum Saisonauftakt in Long Beach gab Forghieri dem 126 CK mit den KKK-Ladern den Vorzug. Der Comprex kam nie zu einem Renneinsatz. Ferrari bekam seinen Turbo-Motor überraschend schnell in den Griff. Renault hatte drei Jahre lang vorexerziert, was man falsch machen kann. Gilles Villeneuve fuhr den Ferrari 126 CK in seiner ersten Saison zu zwei Siegen in Monte Carlo und Jarama. Es hätte mehr sein können, wäre das Chassis besser gewesen. Das Auto produzierte deutlich weniger Abtrieb als die Williams oder Brabham.

Ferrari stieg mit 540 PS ein und holte am Ende des ersten Jahres 570 PS bei 11 500/min aus 1497 Kubikzentimeter Hubraum. Die Motorenküche in Maranello operierte mit einer kleineren Bohrung und größerem Hub als Renault. 81,0 × 48,4 Millimeter standen gegen 86,0 × 42,8 Millimeter beim Turbo-Pionier. Die Verdichtung war mit 6,5 : 1 gegen 7,0 : 1 leicht geringer. Turbotechnik war damals noch schwer. Das komplette System wog 175 Kilogramm. Die Anordnung der Nockenwellen garantierte kurze Auspuffrohre im V zu den beiden Turbinen. Auch die Endrohre waren kurz gehalten. Der Lufteinlass für den Kompressor lag vor dem Motor und wurde durch ein Hitzeschild vom Auspuff abgeschirmt. Die komprimierte Luft wurde vor dem Verbrennungsvorgang durch zwei Ladeluftkühler in den Seitenkästen geschickt. Nach einem Jahr hatte Ferrari seine Lektion gelernt. 1982 wäre Ferrari mit den Nachfolgemodell Weltmeister geworden, hätten nicht zwei Unfälle das Team nahezu ausgelöscht. Gilles Villeneuve starb in Zolder, Didier Pironi verletzte sich schwer in Hockenheim. ■

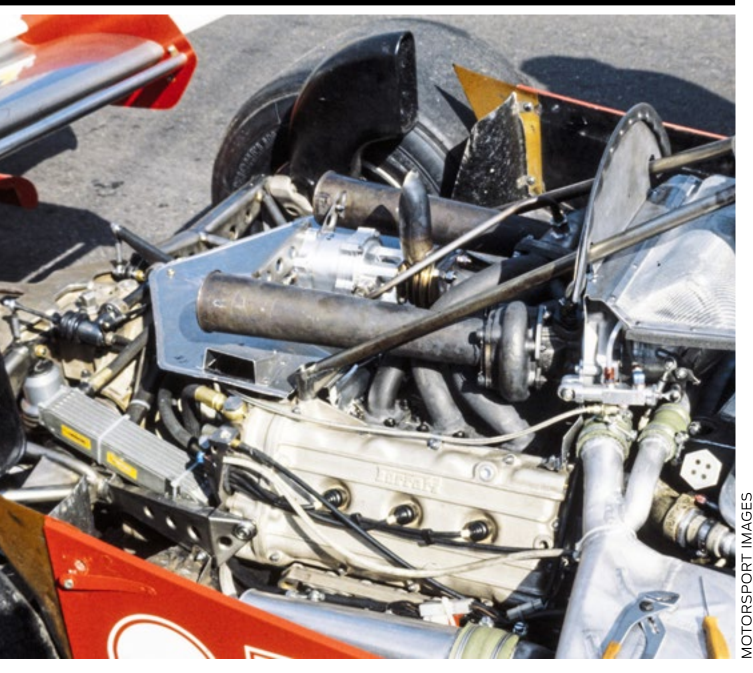
MSA



MOTORSPORT IMAGES

Ferrari war 1981 das zweite Turbo-Team

DIE TECHNIK



MOTORSPORT IMAGES

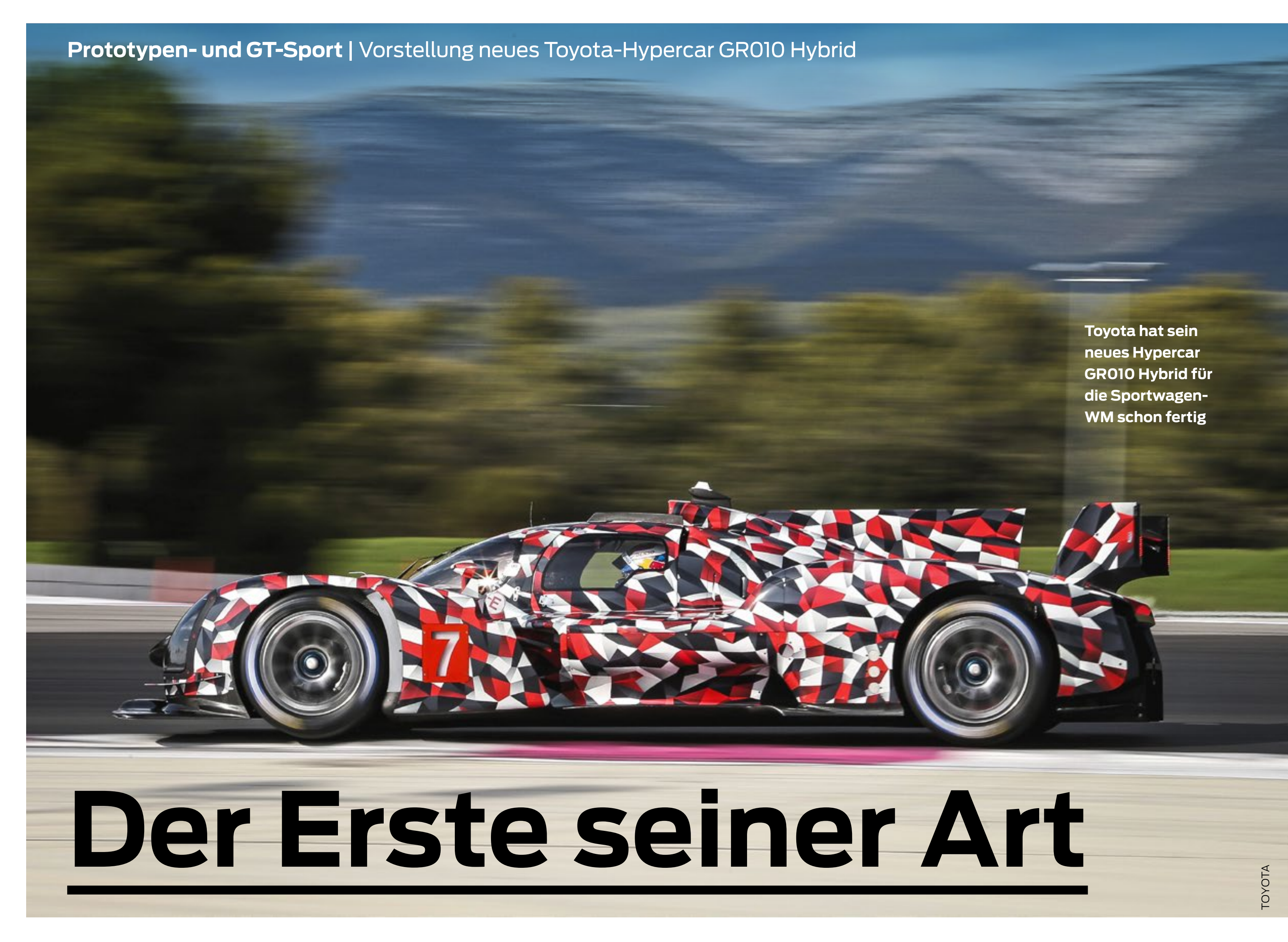
Bauart: V6 120-Grad-Biturbo
Einbau: längs
Hubraum: 1497 cm³
Turbolader: Comprex, KKK
Bohrung × Hub: 81,0 × 48,4 mm
Ventile: 24, 4 OHC, Feder
Verdichtung: 6,5 : 1
Gewicht: 175 kg
Leistung: 540–570 PS
Maximaldrehzahl: 11 500/min
Steuerung: Stirnrad
Konstrukteur: Mauro Forghieri, Nicola Materazzi

DIE ERFOLGE



WILHELM

Debüt: GP USA-West 1981 (126 C)
Einsatz-Zeitraum: 1981
Teams: Ferrari
GP-Starts: 15
WM-Punkte: 34
GP-Siege: 2



Toyota hat sein neues Hypercar GR010 Hybrid für die Sportwagen-WM schon fertig

TOYOTA

Der Erste seiner Art

Toyota enthüllt am Freitag in Japan das neue Hypercar GR010 Hybrid für die Sportwagen-WM. Motorsport aktuell hat schon vor der offiziellen Präsentation die technischen Details zusammengetragen.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Die faszinierende LMP1-Hybrid-Epoche ist nun endgültig vorüber: Beim vermeintlichen Saisonstart der Sportwagen-WM in Sebring debütieren die Hypercar-Nachfolger, dazu kommen 2023 noch die LMDh-Autos aus Amerika. Toyota enthüllt am Freitag dieser Woche in Japan als erster Hersteller sein neues Hypercar, von dem es auch ein Straßenpendant gleichen Namens geben wird.

Toyota wird mit diesem Auto mindestens bis 2025 in der Sportwagen-WM und in Le Mans an den Start gehen, vermutlich sogar noch länger. Toyota-Boss Akio Toyoda hat ein großes Herz für den Motorsport: Toyota ist die einzige Marke weltweit, die werksseitig in zwei Weltmeisterschaften antritt – da kann man als Fan nur kräftig applaudieren!

Der neue Le-Mans-Flitzer von Toyota ist länger, breiter, schwerer und weniger leistungsstark als der erfolgreiche Vorgänger TS050 Hybrid. Das klingt zunächst nach Rückschritt, ist aber dem neuen Reglement geschuldet, bei dem die Reduzierung der Entwicklungs- und Einsatzkosten eine zentrale Rolle spielte.

Abrüstung als Zielvorgabe

Das spürt man an allen Ecken: Der neue Toyota darf zum Beispiel nur noch maximal 500 kW (680 PS) Systemleistung (Motor und Hybrid) an die Räder bringen – das sind 33 Prozent weniger Leistung im Vergleich zum Vorgänger TS050 Hybrid. Zusammen mit dem höheren Gewicht werden die Rundenzeiten in Le Mans um circa 10 Sekunden ansteigen. Für die Hypercars ist nur noch ein Rekuperationssystem erlaubt, der GR010 nutzt nur noch die kinetische Energierückgewinnung an den vorderen Bremsen. Die hydraulische Verbindung der beiden Fahrzeugachsen (FRIC-System) zum Ausgleich von Wank- und Nickbewegungen ist mittlerweile ebenfalls verboten.

Das neue Hypercar-Reglement sorgt also für zahlreiche Abrüstungsmaßnahmen, aber auch für Verwirrung: Mittlerweile sind Prototypen mit und ohne Hybrid ebenso wie modifizierte Straßenfahrzeuge mit und ohne Hybrid zugelassen, dazu kommen als fünfte Kategorie 2023 noch die LMDh-Wagen aus Amerika. Die neue Königsklasse ist also ein ziemliches Sammelsurium.

Um die unterschiedlichen Fahrzeugkonzeptionen gleichberechtigt gegeneinander fahren lassen zu können, ist ein BoP-System (Balance of Performance) unausweichlich. Die BoP dient auch dazu, Weiterentwicklungen durch die Hersteller zu unterbinden. In Zukunft ist nur noch ein Technik-Update im Rahmen der auf fünf Jahre ausgelegten Fahrzeughomologation erlaubt – das soll ebenfalls Kosten sparen.

Gewicht und Leichtbau sind bekanntlich ein weiterer großer Kostentreiber im Topmotorsport, folglich zieht das Reglement hier harte Grenzen ein: Für die großen Baugruppen Monocoque, Getriebe und Motor sind Grenzwerte bei Gewicht und bei der Schwerpunktlage vordefiniert. Auch die Aerodynamik muss aus Kostengründen Federn lassen: Ab 2021 ist nur noch ein Aero-Paket für alle Rennstrecken zugelassen.

V6-Biturbo mit 3,5 Litern

Auf der Antriebsseite hat Toyota hubraummäßig allerdings sogar aufgestockt: Es bleibt zwar beim V6-Biturbomotor, doch der Hubraum stieg im Vergleich zum Vorgänger von 2,4 auf 3,5 Liter an. Aus mehreren Gründen: Der neue Motor muss mehr Kilometer pro Revision schaffen, dazu stiegen die Rahmendaten bei Gewicht und Schwerpunkt. Außerdem muss sich der Antrieb des Rennwagens technisch im Einklang mit dem entsprechenden Hypercar-Straßensportler von Toyota befinden.

Die Systemleistung aus Motor und Hybrid darf 500 kW nicht überschreiten, die maximale Leistung des Hybridsystems ist auf 200 kW limitiert. Im Ver-

gleich zur alten LMP1 muss der Verbrennungsmotor also mehr Power liefern – noch ein Grund für die Hubraumerhöhung.

„Im Prinzip hat sich beim neuen Regelwerk der Fokus vom Hybridsystem wieder zum Verbrennungsmotor verschoben", erklärt Toyota-Technikchef Pascal Vasselon. „Der Motor muss nun über weite Strecken die maximalen 680 PS abliefern, dazu muss er mehr Laufleistung schaffen. So war es logisch, die Reserven über den Hubraum zu erhöhen, zumal wir an dieser Stelle auch mehr Gewichtsspielraum hatten."

Andere Motorenkonzepte standen laut Vasselon nicht zur Debatte. Zwar ist der Radstand nun etwas länger, dafür wanderte das Cockpit gleichzeitig weiter nach hinten. Weil die Batterien jetzt hinter dem Fahrer platziert sind, gab es keinen Spielraum für einen noch größeren Motor.

Die größte Herausforderung bei den neuen Hypercars besteht darin, die erlaubte Obergrenze von 500 kW einzuhalten, die von der FIA über die Daten der Drehmomentsensoren an den vier Antriebswellen kontrolliert wird. Die Kunst besteht darin, die Hybridpower einzusetzen und parallel die Motorleistung zurückzufahren, ohne die erwähnten Limits zu überschreiten.

Die Hypercars boosten ihre Hybridleistung an der Vorderachse, jedoch im Trockenen erst ab 120 km/h, um für die ebenfalls erlaubten Hecktriebler keinen zu großen Nachteil zu kreieren. Im Nassen soll der Grenzwert bei 140 km/h liegen.

Freiheit bei Boost-Strategie

„In der alten LMP1-Klasse kam der Boost vom Hybridsystem simpel gesagt einfach obendrauf zur Motorleistung", erklärt Vasselon. „Das ist beim neuen Reglement völlig anders. Man muss den Hybridanteil hoch- und parallel die Motorleistung zurückfahren. Wenn wir den maximalen Hybridboost von 200 kW ausschöpfen, darf der Verbrenner nur noch 300 kW abgeben."

Auch das Hybridsystem hat sich im Vergleich zum Vorgängermodell wegen der reduzierten Boostleistung und dem Fokus auf nur noch eine Rekuperationsquelle (MGU-K) deutlich verändert. „In der LMP1 mussten die Batterien viel mehr Leistung aufnehmen und abgeben. Die Größe der Batterie bemisst sich dabei an der Energieaufnahme bei der Rekuperation, aber auch die hat sich beim neuen Reglement stark reduziert", so Vasselon. „Früher haben wir phasenweise 500 bis 600 kW Energie aufgenommen – das gibt es jetzt nicht mehr."

Trotzdem bereiten die neuen Hybridbestimmungen den Ingenieuren viel Freude, denn es gibt kaum Fesseln bei der Boost-Strategie. „Wir können theoretisch die ganze elektrische Leistung von 200 kW auf einen Schlag boosten, aber natürlich erst oberhalb von 120 km/h und für maximal fünf Sekunden. Oder wir speisen sie über eine Runde hinweg kontinuierlich an verschiedenen Wegpunkten ein, je nachdem, wie man die Rundenzeit optimieren will", sagt Vasselon.



TOYOTA

„Der Fokus hat sich beim Reglement vom Hybridsystem wieder stärker zum Verbrennungsmotor verschoben – deshalb haben wir den Hubraum erhöht."

Technikchef Pascal Vasselon

Eine Möglichkeit, beim Limit von 500 kW zu schummeln, gibt es laut Vasselon nicht: „Ich wüsste nicht, wie das gehen sollte. Wir haben Drehmoment-Sensoren rundum und Telemetrie in Echtzeit, das System kann man nicht austricksen. Mehr Leistung könnte man auch über Sektorzeiten oder die Beschleunigung nachweisen. Das BoP-System wird bei den unterschiedlichen Fahrzeugkonzepten zum einen mit Voraussagen operieren, zum anderen auf die gezeigte Performance reagieren – dieser Zweischritt sollte nach unserer Einschätzung auch funktionieren."

Das neue Hypercar-Reglement hat auch beim Chassis die Uhren auf null gestellt, so musste Toyota erstmals seit 2016 ein komplett neues Monocoque entwerfen. Und in der Rückkoppelung spielte natürlich auch die Entwicklung des Hypercar-Straßenautos bei der Homologation eine wichtige Nebenrolle.

Das Chassis trägt den veränderten Rahmenbedingungen Rechnung, das Gesamtgewicht des neuen Fahrzeuges liegt mit 1040 Kilo 162 Kilo über dem des Vorgängerautos TS050 Hybrid. 162 Kilo? „Zuerst ist mal das Getriebe deutlich schwerer als bisher, denn da gibt es Vorgaben beim Mindestgewicht und beim Schwerpunkt", sagt der GR010-Projektleiter John Litjens. „Dazu gibt es ähnliche Vorgaben beim Monocoque sowie beim Motor. Der restliche Gewichtszuwachs resultiert aus Maßnahmen für die Verbesserung der Zuverlässigkeit sowie der Standfestigkeit im Falle von Unfällen. Dazu haben wir die regulären Lastziele für die einzelnen Baugruppen über neue Sicherheitsmargen im Vergleich zum Vorgänger noch einmal deutlich erhöht."

Aero-Trimmung im Heck

Deutlich mehr Freiheiten hatten die Ingenieure bei der Gestaltung der Aerodynamik, wenn man davon absieht, dass die Fahrzeuge die Vorgaben bei den sogenannten Performance-Fenstern einhalten müssen. „Die Freiheitsgrade waren hier sehr hoch", hält Litjens fest. „Und die Vorgaben wie Abtrieb versus Luftwiderstand sind relativ einfach zu erfüllen. Das gab uns die Freiheit, das Design des Rennautos eng mit dem des Hypercar-Straßenautos zu verzahnen."

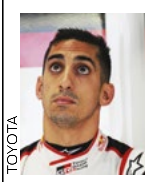
Ein zentraler Fokus bestand darin, den vom Reglement bestimmten freien Raum zwischen dem Frontsplitter und der Bodenplatte des Monocoques nicht mit Fahrwerksteilen, Antriebswellen oder Baugruppen des vorne sitzenden E-Motors zu verbauen, um einen sauberen Luftstrom zu gewährleisten.

„Die Position der Aufhängungspunkte und der Antriebswellen ergibt sich konzeptbedingt aus der Option, einen Allradantrieb für die Hybridleistung zu nutzen", erklärt Litjens. Beim Thema Platz und Packaging spielen auch die Drehmomentsensoren eine Rolle, die nicht eben klein ausfallen und dazu frei zugänglich sein müssen. >>

DREI FRAGEN AN …

SÉBASTIEN BUEMI

Toyota-Werksfahrer



TOYOTA

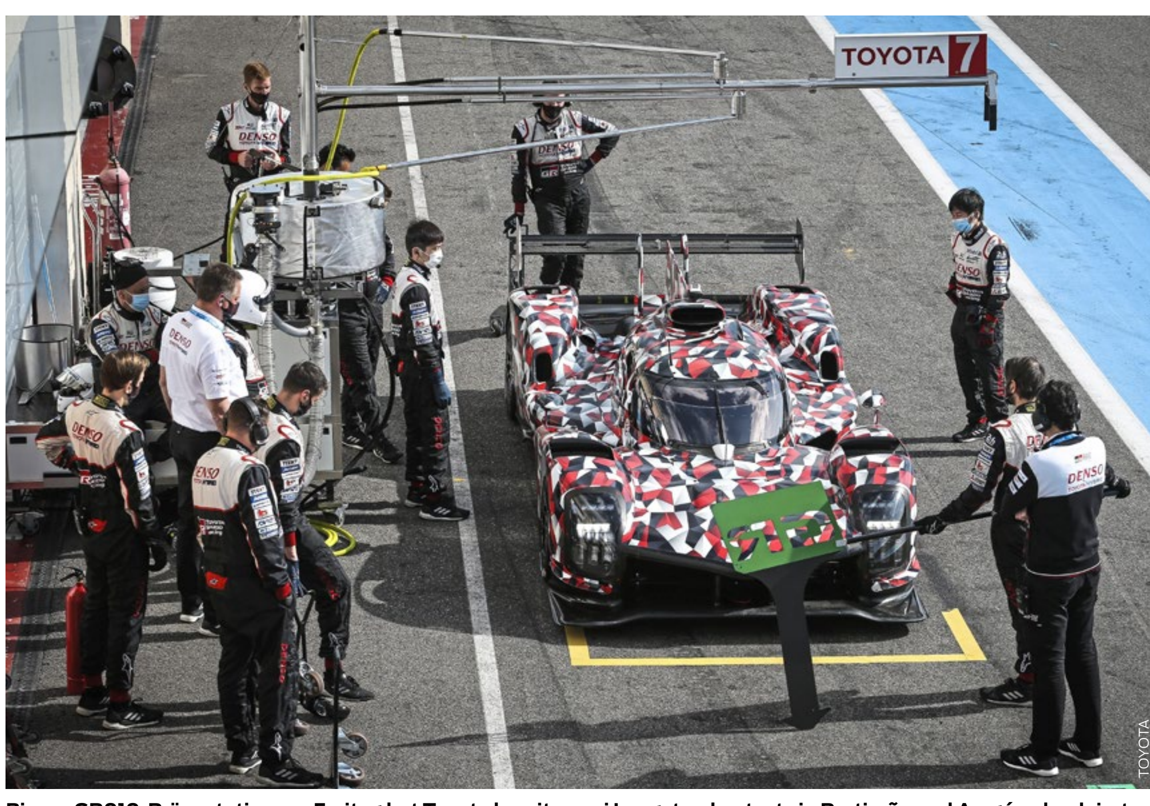
WIE FÄHRT SICH DER NEUE GR010?
Das Auto fühlt sich anders an als der Vorgänger. Der größte Unterschied besteht darin, dass es keine Limitierung der Energiemenge über eine Runde mehr gibt. Damit entfällt das Coasting und Sailing am Ende der Geraden. Daher kann man jetzt als Fahrer wieder mehr pushen, härter am Limit fahren und auf der letzten Rille bremsen. Und das macht viel mehr Spaß – so wie es früher halt auch war!

MEHR GEWICHT, WENIGER POWER, WENIGER SPASS?
Nein, auf keinen Fall. Das Einzige, was man als Fahrer vermisst, ist die extreme Beschleunigung am Ausgang der Kurven. Jetzt haben wir weniger Boost, dazu darf man ihn erst ab 120 km/h einsetzen. Das Mehrgewicht spürt man eigentlich nur auf der Bremse. Was mich am meisten beeindruckt hat, ist der Abtrieb und der mechanische Grip in den langsamen Kurven, was auch mit der größeren Breite des neuen Autos zu tun hat. Das Auto ist wirklich ziemlich groß!

MIT WENIGER BOOST WIRD ES IM VERKEHR KNIFFLIG?
Erst mal entfallen die brenzligen Situationen, die wir früher hatten, wenn der Fuel Cut einsetzte und wir schlagartig Leistung verloren, dann konnten uns sogar die GTE- und LMP2-Autos am Ende der Geraden überholen! Bisher war es so, dass die Leistung schlagartig von 500 auf 1000 PS hochschoss, da konnte man überall überholen! Jetzt haben wir gleichmäßig knapp 700 PS von Anfang bis Ende. Und ich glaube, der Job im Verkehr wird eher leichter, weil die Hypercars nicht mehr mit so viel Überschussgeschwindigkeit auf die langsameren Autos auflaufen. Die GTE- und LMP2-Fahrer müssen jetzt wohl nicht mehr laufend in den Rückspiegel schauen …

>> Das neue Regelwerk reduziert die Anzahl der Bodykit-Bauteile, dazu darf pro Fahrzeug nur ein verstellbares aerodynamisches Bauteil verwendet werden, um die Aero-Balance zu trimmen. Die Hersteller haben die Wahl zwischen Flaps am hinteren Ende des Frontdiffusors oder einem verstellbaren Heckflügel – Toyota entschied sich relativ spät für den verstellbaren Heckflügel.

Laut John Litjens gab die Konstanz den Ausschlag: „Das größte Problem in allen Prototypenklassen ist die Konstanz der aerodynamischen Wirkung. Die Funktion von Flaps, Winglets oder Turning Vanes wird im Rennbetrieb maßgeblich von Verschmutzungen über den Reifenabrieb negativ beeinflusst, weshalb das Abtriebsniveau im Rennverlauf oft deutlich absinkt. Daher haben wir uns gegen einstellbare Flaps am Frontdiffusor entschieden. Wir trimmen die Aero-Balance zwischen vorne und hinten also über den Heckflügel."



TOYOTA

Bis zur GR010-Präsentation am Freitag hat Toyota bereits zwei Langstreckentests in Portimão und Aragón absolviert

Wie auf den Bildern deutlich zu erkennen, blieb Toyota dem Konzept der hohen Frontnase treu, um viel saubere Luft um das zentrale Monocoque herumströmen zu lassen, was die virtuelle Stirnfläche reduziert. Diese Luft füttert auch die seitlich verbauten Kühler, das hintere Monocoque verjüngt sich in der heute üblichen Colaflaschen-Form.

Viel Luft für viel Kühlung

Litjens erklärt: „Wir führen keine Luft direkt durch das Auto hindurch, im Sinne einer Durchströmung. Aber wir leiten viel Luft links und rechts eng anliegend am Monocoque vorbei, in Richtung der Colaflaschen-Verjüngung am Heck und des Unterbodens." Das erklärt dann auch den ultragroßen offenen Schlund am Fahrzeugheck des GR010.

Eine neue Herausforderung besteht 2021 darin, das Auto mit einem einzigen Aero-Kit an unterschiedliche Temperaturbedingungen anzupassen. Bei kalten Temperaturen dürfen Zuluftführungen wie für die Bremsen abgedeckt werden – das ist die einzige erlaubte Veränderung am Bodywork. Das andere Extrem, also große Hitze, muss mit den vorhandenen Luftöffnungen abgebildet werden – auch das erklärt die hohe Nase mit dem großen Lufteinlass an der Front.

Weitere Auffälligkeiten: Der Lufteinlass für den Motor setzt deutlich weiter hinten an als bisher. „In der LMP1-Klasse war vom Reglement vorgeschrieben, dass der Lufteinlass für den Motor wenige Millimeter hinter der Windschutzscheibe beginnen muss. Diese Regel gibt es nicht mehr, da hat man mehr Freiheiten", so Litjens. Die Öffnung füttert nicht nur den Motor mit Frischluft, sondern auch den Getriebeölkühler. Dazu leitet der Luftstrom Wärme vom Auspuff ab.



TOYOTA

„Die Finne ist laut Reglement gar nicht mehr vorgeschrieben, aber wir verwenden sie aus Sicherheitsgründen trotzdem."

GR010-Projektleiter John Litjens

Auch die Finne auf der Motorabdeckung sieht jetzt völlig anders aus als beim Vorgängermodell TS050. „Die Finne ist laut Reglement gar nicht mehr vorgeschrieben", erklärt John Litjens. Sie wurde eingeführt, um das Auto beim Eindrehen bei hohen Geschwindigkeiten, beispielsweise nach einem Reifenschaden, möglichst schnell unter die theoretische Abhebegeschwindigkeit abzubremsen.

Bei den Hypercars gibt es ein sogenanntes virtuelles Referenzauto, dessen Werte das reale Hypercar-Rennauto übertreffen muss. Zwar kann man die Werte auch ohne Finne erfüllen, Toyota entschied sich im Laufe der Entwicklung dann trotzdem dafür, wenngleich die Finne deutlich kleiner und kürzer ausfällt als früher. „Die Finne verbessert das Abbremsmoment, wenn sich das Auto bei hohen Geschwindigkeiten querstellt", bestätigt Litjens. „Daher haben wir uns aus Gründen der Sicherheit umentschieden und am Ende doch eine Finne verwendet."

Neues Bremssystem

Zu guter Letzt verbietet das Reglement auf der Fahrwerksseite die Verwendung einer hydraulischen Wirkverbindung zwischen Vorder- und Hinterachse, auch bekannt als FRIC-System, die maßgeblichen Anteil daran hatte, die Aero-Plattform des Autos unter allen Fahrzuständen stabil zu halten. Daher wechselte Toyota beim GR010 auf eine traditionelle Fahrwerksauslegung mit einer Pushrod-Einzelradaufhängung zurück.

Auch beim Bremssystem gab es Reglement-bedingt gravierende Änderungen. Bisher nutzte Toyota ein Brake-by-Wire-System für die Vorder- und Hinterachse, weil beim TS050 an beiden Achsen kinetische Energie rekuperiert wurde. Beim GR010 wird nur noch vorne rekuperiert, folglich wird der hintere Bremskreislauf jetzt über eine Hydraulik gesteuert. Dieser Technikmix macht es für die Ingenieure nicht eben leicht, den Piloten ein gutes Bremsgefühl zu vermitteln, denn der Bremsdruck schwankt je nachdem deutlich, ob an der Vorderachse Energie rekuperiert wird oder nicht, nämlich zum Beispiel dann, wenn die Batterie bereits voll geladen ist.

Toyota ist als einziger Hersteller seit Einführung der Sportwagen-Weltmeisterschaft (WEC) im Jahr 2012 durchgehend in der Topklasse vertreten. Die Ziele für die Zukunft haben die Japaner bereits 2019 in Le Mans ganz offen kommuniziert: Sie wollen mit Siegen in Le Mans und vielen WM-Titeln in der Sportwagen-WM eine Epoche der Dominanz begründen. TMG in Köln hat in den letzten Jahren genug Erfahrung gesammelt, um ein Auto zu bauen, dass diesen hohen Ansprüchen gerecht wird. ■

Creventic – 24h-Rennen in Dubai (14./15./16. Januar)

Creventic-Auftakt in Dubai mit 53 Autos

Bereits zum 16. Mal bildet das 24h-Rennen in Dubai den Saisonauftakt der Langstreckenserie des niederländischen Promoters Creventic. Trotz Corona ist das Starterfeld mit 53 Autos gut gefüllt, das deutsche Kontingent in der GT3-Klasse ist ebenfalls ordentlich besetzt.

Trotz der rigiden Reisebeschränkungen wegen Corona werden auf dem Dubai Autodrome in diesem Jahr immerhin Teams aus 18 Nationen an den Start gehen. Die deutschen GT3-Hersteller und -Teams werden in der Topklasse, wo knapp 20 GT3-Fahrzeuge genannt sind, wieder gut vertreten sein. Die großen Teams aus dem Audi-Lager, wie WRT und Attempto Racing, stehen genauso auf der Nennliste wie das Porsche-Team Herberth Motorsport, das 2017 siegreich war.

WRT bringt einen R8 in der GT3-Pro-Klasse unter anderem für Dries Vanthoor und Kelvin van der Linde an den Start, Attempto Racing tritt in der Pro-Klasse mit den Profis Christopher Mies und Markus Winkelhock an. Bei Porsche stechen die GT3-Pro-Nennungen von GPX Racing (u. a. mit Mathieu Jaminet und Julien Andlauer), Dinamic Motorsport (u. a. mit Matteo Cairoli) sowie Herberth Motorsport (u. a. mit Sven Müller und Klaus Bachler) heraus. Das HRT-Team setzt einen AMG GT3 u. a. für Maro Engel, Patrick Assenheimer und Hubert Haupt ein. Lamborghini ist über das GRT Grasser Team vertreten, hier sind u. a. Mirko Bortolotti und Rolf Ineichen im Einsatz.

In der Nennliste steht auch erstmals eine Dodge SRT Viper GT3-R von Zakspeed Racing, dazu ist ein McLaren 720S GT3 vom britischen Team Optimum Racing am Start. Das 24h-Rennen in Dubai startet am Freitagnachmittag um 12.00 Uhr deutscher Zeit. ■ McS

Sportwagen-WM (WEC)

WM-Saisonstart in Sebring wackelt

Weil die Corona-Pandemie die Welt fest im Griff hat und die Reisebeschränkungen weiterhin gelten werden, hat die Sportwagen-WM einen Plan B für den Saisonstart in Sebring Mitte März entwickelt. Am Ende dieser Woche müssen die WM-Macher eine Entscheidung treffen.

Das Organisationsteam der Sportwagen-Weltmeisterschaft (WEC) ist nicht zu beneiden: Die Uhr tickt unaufhörlich, und wenn die WM ihren Saisonauftakt im Rahmen des 12h-Rennens der IMSA-Serie in Sebring abhalten will, müssen Rennfahrzeuge und Teamequipment nächste Woche verschifft werden. Unter anderem auch deshalb, weil zuvor noch der offizielle WEC-Vortest an gleicher Stelle stattfinden soll.

Ob sich diese Pläne halten lassen, ist indes mehr als fraglich: Die Corona-Pandemie hat die Welt weiter fest im Griff, eine Lockerung der Reisebeschränkungen ist nicht zu erwarten.

Mit Blick auf die USA ist sogar eher das Gegenteil der Fall: Bisher konnte die IMSA-Serie relativ leicht Einladungen und Einreise-Sondergenehmigungen für Teams und Fahrer aus Europa anleiern. Doch angeblich will die neue Regierung des zukünftigen US-Präsidenten Joe Biden die Zügel bei den Sondergenehmigungen stärker anziehen, was dazu führen könnte, dass sich auch der globale Rennsport den amerikanischen Einreisebeschränkungen unterordnen muss.

Die WM-Organisatoren müssen bis zum Freitag, dem 15. Januar entscheiden, ob sie in Sebring antreten – oder nicht. Bisher sind Ausweichtermine für den WEC-Vortest sowie den Saisonauftakt auf den Rennstrecken in Portimão und Barcelona geblockt. Die Teams sollen Ende dieser Woche über die finale Entscheidung der WM-Organisation informiert werden. ■ McS

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

KUBICA FÄHRT DAYTONA

Der frühere F1-Grand-Prix-Pilot Robert Kubica wird Ende Januar beim IMSA-Saisonauftakt, dem 24h-Rennen in Daytona, für das dänische Team High Class Racing an den Start gehen. Der Pole wird den LMP2-Flitzer zusammen mit dem Österreicher Ferdinand Habsburg und den Team-Stammfahrern Anders Fjordbach and Dennis Andersen pilotieren. „Das ist eine völlig neue Herausforderung für mich, da ich in der Vergangenheit fast immer nur Sprintrennen bestritten habe“, so Kubica. „Aber ich freue mich wirklich sehr auf die neue Erfahrung!“

CASTRONEVES: WM-DEBÜT

Der brasilianische Indy-500-Gewinner Hélio Castroneves will beim Saisonauftakt der WEC in Sebring (siehe oben rechts) ein LMP2-Auto im polnischen Team Inter Europol Competition fahren. Bei seinem Debüt in der Sportwagen-WM wird Castroneves, der 2020 den Werks-Acura in der DPi-Klasse der IMSA bewegte und dort auch den Fahrertitel holte, von den Piloten Renger van der Zande, Alex Brundle und Kuba Smiechowski unterstützt. „Wir waren bereits im letzten Jahr in Kontakt, um einen WM-Start möglich zu machen“, sagt Castroneves, „aber jetzt scheint es endlich zu klappen. Ich hoffe, es wird nicht bei einem einmaligen Start bleiben!“

GLICKENHAUS MIT JOEST

Glickenhaus wird bei seinen WM-Einsätzen in der Hypercar-Klasse von Joest Racing unterstützt, wie Teamchef Jim Glickenhaus bestätigte. Im Dezember hatte Joest-Mitarbeiter Ralf Jüttner eine mögliche Zusammenarbeit noch vehement bestritten.

LEQUIEN NEUER WM-BOSS

Der Le-Mans-Veranstalter und WM-Ausrichter ACO hat letzte Woche den Franzosen Frédéric Lequien als Nachfolger von Gérard Neveu bestätigt. Neveu hat seine Position Ende 2020 aufgegeben, nachdem er sich



mit seinen recht weitreichenden WM-Reformplänen beim ACO nicht durchsetzen konnte. Der 48-jährige Lequien arbeitete zuvor für den Ausrichter ASO, der die Dakar-Rallye organisiert. Davor arbeitet er für die LG Super Racing Weekends für Eurosport.

SRO-NEWS: GT SPORTS CLUB

Beim 24h-Rennen in Spa hat SRO-Boss Stéphane Ratel die GT2 European Series sowie die GT Rebellion Series (GT3), die zum GT Sports Club gehören, der Öffentlichkeit vorgestellt. In der GT2-Serie sind mit sieben Einschreibungen nun drei Marken vertreten: KTM, Porsche und Audi. Von Lamborghini, die sich ebenfalls zur GT2 bekannten, gibt es noch keine Nennung.

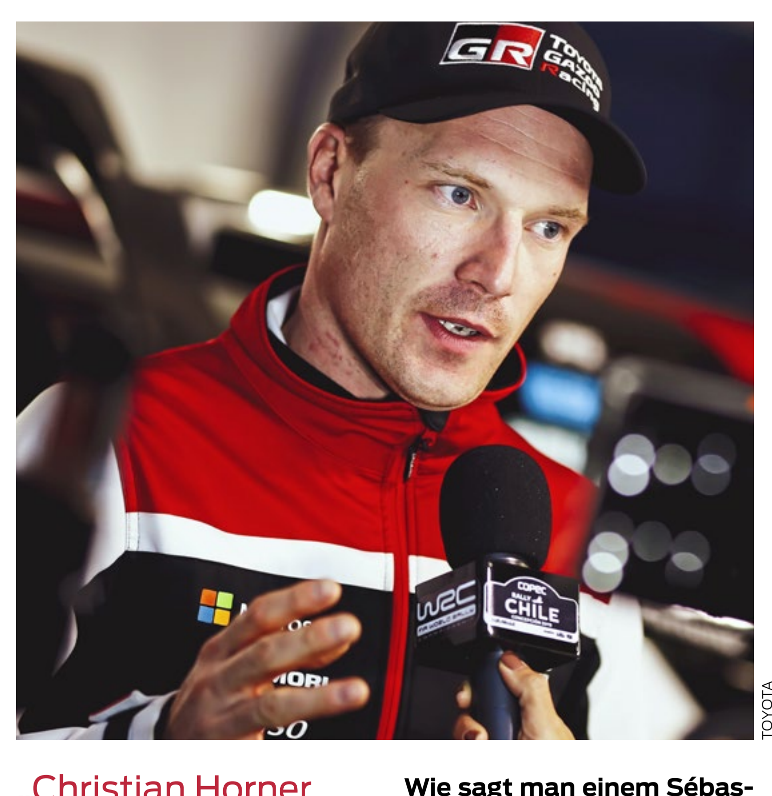
E-FUELS AM NÜRBURGRING?

Das Thema synthetische Kraftstoffe ist auch am Nürburgring angekommen. Derzeit arbeitet Henning Meyersrenken, Vorstandsmitglied des Veranstalters ADAC Nordrhein, daran, E-Fuels beim 24h-Rennen so schnell wie möglich zu etablieren. Er stellte das Thema beim Technikausschuss des ADAC Nordrhein rund um Norbert Kreyer zur Diskussion.

„Erfahrung zählt, nicht das Alter“

Vor dem Jahreswechsel wurde WM-Rekordstarter Jari-Matti Latvala zum Toyota-Teamchef berufen. Im Exklusiv-Interview zeigt sich der 35-jährige Finne nicht nur dankbar, reflektiert und gereift, sondern auch entschlossen.

Von: **Reiner Kuhn**



TOYOTA

Wie wurden Sie Teamchef?
Im August fragte mich Toyotas Rallye-WM-Projektleiter Yuichiro Haruna, ob ich weiter fahren wolle oder mir auch eine andere Funktion im Team vorstellen könnte. Ich antwortete, dass ich beim richtigen Job auf das WRC-fahren verzichten könnte. Zu diesem Zeitpunkt wusste ich aber nicht, dass es um die Position des Teamchefs ging. Ich dachte: Hauptsache, ich kann weiter historische Rallyes fahren. *(lacht)*

Wann folgte die konkrete Job-Anfrage?
Ende November rief mich Haruna San erneut an und machte mir das überraschende Angebot.

Mussten Sie überlegen?
Keine 30 Sekunden! Mir war sofort klar, dass man so ein Angebot nur einmal im Leben bekommt.

Haben Sie ein Vorbild?
Nein. Als Fahrer habe ich unterschiedliche Erfahrungen gemacht. Ob Malcolm (Wilson), Jost (Capito) oder auch Tommi (Mäkinen), von jedem konnte ich etwas lernen. Aber nie hätte ich gedacht, dass ich Teamchef auf dem Level sein würde. Schon gar nicht in meinem Alter.

Fühlen Sie sich zu jung für den Job des Teamchefs?
Ich saß früh am Steuer und habe 209 WM-Läufe bestritten. Es ist keine Frage des Alters, sondern der Erfahrung, wie gut man im Job ist. Man braucht nicht einmal auf all die jungen Fußballtrainer zu schauen. Christian Horner war 31, als er F1-Teamchef bei Red Bull wurde. So schlecht hat er den Job bisher nicht gemacht.

> „Christian Horner war 31, als er Formel-1-Teamchef bei Red Bull wurde. So schlecht hat er seinen Job bisher nicht gemacht.“
>
> Jari-Matti Latvala (35)

Wie reagierte Weltmeister Sébastien Ogier auf Ihre Verpflichtung?
Séb schrieb mir eine Nachricht und sagte, dass er nicht damit gerechnet hätte, sich auf unsere Zusammenarbeit freut und er sich sicher ist, dass wir viel Spaß zusammen haben werden. Auch ich finde es irgendwie seltsam, dass ich jetzt sein Chef bin.

Wie sagt man einem Sébastien Ogier, was er zu tun hat?
Séb ist siebenmaliger Weltmeister, dem muss ich nicht erklären, was er zu tun hat. Meine Hauptaufgabe ist es, jeden Einzelnen im Team zu motivieren, damit alle gemeinsam am Erfolg arbeiten. Zudem bin ich nicht alleine: Während der Rallye ist Sportdirektor Kaj Lindström für die Taktik und die Fahrer verantwortlich. Ich konzentriere mich derweil auf das Team. Daneben will ich den jüngeren Fahrern wie Takamoto (Katsuta) und Kalle (Rovanperä) mit meiner Erfahrung zur Seite stehen, aber nicht aktiv auf sie zugehen. Wie jeder andere im Team sollen sie wissen, dass sie keine Angst vor dem Teamchef haben müssen und immer zu mir kommen können, wenn sie etwas auf dem Herzen haben. Aus eigener Erfahrung weiß ich, dass es auch Momente gibt, in denen es einem nicht so gut geht und man sich aussprechen muss.


LATVALA

Ganz ohne Fahren geht es nicht: Latvala am Steuer seiner privaten Celica

!

Jari-Matti Latvala

Geburtstag: 03. April 1985
Geburtsort: Töysä (FIN)
Herkunftsland: Finnland

WM-KARRIERE
2002: 1. von 209 WM-Starts
2008: 1. von 18 WM-Siegen
2009–12: Ford (6 Siege)
2013–16: VW (9 Siege)
2017–19: Toyota (2 Siege)
Ab 2021: Toyota-Teamchef

HOBBYS
Histo-Rallyes, Skilanglauf

Werden Sie an den Hersteller-Meetings teilnehmen?
Das ist der Plan. Aber auch hier bin ich nicht alleine, sondern unterstütze eher Haruna San. Mit ihm, Kaj Lindström und Technik-Chef Tom Fowler sind die Aufgaben künftig auf vier Schultern verteilt. An unserem Ziel hat sich sowieso nichts geändert: Wir wollen die Titel gewinnen. Und auch wenn ich Séb Recht gebe, dass wir auch den Hersteller-Titel verdient gehabt hätten und das Reglement hier etwas angepasst werden sollte, bin ich sicher, dass es bei zwölf WM-Läufen anders ausgesehen hätte. Hyundai profitierte mit seinen fünf Fahrern auch von den wenigen WM-Rallyes.

Wie steht Teamchef Latvala zum Kundensport? Bringt Toyota ein Rally2-Modell?
Mit dem GR Yaris hat Toyota die perfekte Basis für ein leistungsfähiges Kundensport-Modell. Aber aktuell müssen wir uns auf die Entwicklung des 2022er Hybridautos konzentrieren. Den Kundensport haben wir aber dennoch im Auge. So wie ich die Sache sehe, scheint die neue Rally3 die interessantere Kategorie als die Rally2 und könnte an den Erfolg der seriennahen Gruppe N anknüpfen. So oder so könnte sich bis 2023 etwas tun. ■



Rallye-WM

Erste Kalender-Rochaden

Im Sommer soll die Rallye-WM erstmals in Neuvilles belgischer Heimat gastieren

CLUB SUPERSTAGE

Noch bevor die Saison begonnen hat, zeigt sich, wie fragil der WM-Kalender ist. Doch nicht nur die Corona-Pandemie zwingt den WM-Promoter und die FIA zum Handeln. Als Erstes rückt die Ypern-Rallye von der Ersatzbank auf und ersetzt den britischen WM-Lauf.

Von: **Reiner Kuhn**

Vergangene Woche genehmigten sowohl die französische Regierung als auch die regionalen Behörden die Rallye Monte Carlo – vorausgesetzt, alle Auflagen inklusive einer Ausgangssperre ab 18 Uhr werden eingehalten (siehe auch Seite 18).

In dieser Woche folgt die finale Entscheidung, ob man es mit vereinten Kräften schafft, ein Budget aufzustellen, um für den abgesagten Winterklassiker in Schweden die Arctic-Rallye Lappland als zweiten WM-Lauf in den WM-Kalender aufzunehmen. Dieser Kunstgriff zeigt, in welcher Bredouille sich der WM-Promoter befindet. Trotz fünf Reserveläufen in der Türkei, Lettland, Griechenland, Monza und Ypern musste für einen adäquaten Schweden-Ersatz eine neue Veranstaltung nominiert werden. Das macht das Geschäftsmodell des Vermarkters nicht einfacher.

Immerhin, für den sowohl in Wales als auch in Nordirland auf tönernen Füßen geplanten und erneut frühzeitig abgesagten britischen WM-Lauf rückt die im November noch von der Corona-Pandemie niedergerungene Ypern-Rallye in Belgien nach. Cheforganisator Alain Penasse will bei der flämischen Asphalt-Rallye erneut die Rennstrecke in Spa-Francorchamps einbinden. Die FIA visiert für Ypern die zweite Augusthälfte an, der genaue Termin ist aber noch offen. Verständlich, weitere Kalender-Rochaden sind nicht ausgeschlossen, sodass der belgische Lauf durchaus auf seinem ursprünglichen Termin Ende Juli bleiben könnte, wenn Gerüchten zufolge die am gleichen Wochenende geplante und von FIA-Präsident Jean Todt persönlich protegierte Rallye Kenia wegfällt.

Mit den Rallyes in Lettland und Monza stehen zwei weitere Ersatzläufe zum Afrika-Termin bereit. In Monza ist man ohnehin flexibel, nur Ende August müsste man wegen des nur zwei Wochen später folgenden F1-Grand-Prix passen. Der Überseetrip nach Chile soll heftig wackeln und Veranstalter und WM-Promoter sich gegenseitig belauern, um bei einer Absage nicht auf finanziellen Forderungen sitzen zu bleiben. Ein kleiner Lichtblick: Mit Griechenland soll schon ein Ersatzkandidat bereitstehen. ■

Rallye-WM

M-Sport mit neuer Rollenverteilung

M-Sport setzt auch diese Saison auf die Fahrer Gus Greensmith, Teemu Suninen und Adrien Fourmaux. Während der Brite zum Teamleader aufsteigt, müssen sich der Finne und der Franzose den zweiten Werkswagen teilen.

Von: **Reiner Kuhn**



M-SPORT

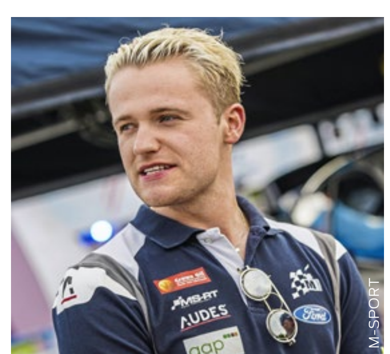
Gesundschrumpfen: 2021 setzt M-Sport nur noch auf zwei Werkswagen

Den ersten offiziellen Test mit den neuen Pirelli-Reifen im Anschluss an die Rallye Monza musste das M-Sport Team auslassen. Danach schrieb sich die offizielle Ford-Mannschaft mit einem Zweiwagen-Team für die Saison 2021 ein und verhandelte über den Jahreswechsel hinaus über die finale Besetzung. Dabei drängte die Zeit, schließlich müssen die Fahrer sich und den bis auf eine im Frühjahr kommende Motoren-Ausbaustufe kaum weiterentwickelten Fiesta WRC noch vor dem Saisonauftakt auf die neuen Pirelli-Reifen einstellen.

Vergangene Woche bestätigte M-Sport die bekannte Fahrerriege mit einer internen Rochade und wird erstmals seit 2005, als das Ford-Werksteam mit dem Duo Toni Gardemeister und Roman Kresta antrat, ohne einen WM-Laufsieger ins Rennen gehen.

Der 24-jährige Gus Greensmith steigt zum permanenten Fahrer auf und wird auch dank der finanziellen Mitgift seines Vaters, Eigner der rund 1500 Angestellte zählenden britischen Handelsgruppe Crown Oil, alle WM-Läufe bestreiten.

Den zweiten Fiesta teilen sich der 25-jährige Aufsteiger Adrien Fourmaux und der mit 60 WM-Starts erfahrene Teemu Suninen. Doppelt bitter für den 26-jährigen Finnen: Er musste nicht nur ins zweite Glied zurücktreten, sondern sich auch einen neuen Beifahrer suchen, nachdem sich Jarmo Lehtinen aus dem Auto verabschiedete und ins Management des Toyota-Teams zurückkehrt. Für Lehtinen kehrt Mikko Markkula an Suninens Seite zurück. Der Finne hat bei der Rallye Monte Carlo seinen ersten WRC-Auftritt. Nachwuchsmann Fourmaux will mit einem Fiesta Rally2 die WRC2 gewinnen. ■



M-SPORT

Neuer Teamleader: Gus Greensmith



Auf ein Neues: Toyota-Pilot Evans testete als Erster in den Seealpen

VIALATTE

Rallye-WM

Herausforderung WM-Auftakt

Kaum gab die französische Regierung grünes Licht, machten sich alle an die Arbeit. Der Veranstalter der Rallye Monte Carlo passte erneut den Zeitplan an, und Toyota begann seine Vortests mit Elfyn Evans.

Von: **Reiner Kuhn**

Eine Woche vor dem WM-Auftakt 2021 bleibt es kompliziert, auch wenn die französische Regierung am vergangenen Donnerstag grünes Licht für die grundsätzliche Durchführung der Rallye Monte Carlo gab. Die regionalen Behörden hoben nach angeblich kontroversen internen Debatten nur mit einem klaren Hinweis auf die Berücksichtigung der aktuellen Corona-Auflagen den Daumen. Besonders in der Stadt Gap mehrten sich Befürworter, den traditionellen Saisonauftakt aufgrund des Verbots von Zuschauern im Servicepark und an den Wertungsprüfungen erstmals in der Historie ans Saisonende zu verlegen. Auch, weil so die lokale Gastronomie und der Einzelhandel noch einmal von den Zuschauern des medienträchtigen Event profitieren könnten. Denn schon jetzt scheint klar: 2022 werden die Zelte im zentrale Servicepark weiter südlich aufgeschlagen – Favorit Nizza scheint wegen der Nähe zu Monaco raus, und es ist eher wahrscheinlich, dass die Tagesetappen gleich von Monte Carlo aus starten. Zukunftsmusik.

Am Sonntag veröffentlichte der Automobile Club de Monaco (ACM) wegen der auf 18.00 Uhr vorgezogenen Ausgangssperre einen erneut überarbeiteten und nochmals um rund zwei Stunden vorgezogenen Zeitplan. So startet am Freitag das erste Auto nun schon kurz nach 5.00 Uhr statt kurz nach 7.00 Uhr, zudem wurde mit WP 8 eine weitere Prüfung gestrichen.

Derweil herrscht in den Seealpen rege Betriebsamkeit. Am Samstag machte Toyota mit Vize-Weltmeister Elfyn Evans, der aufgrund eines positiven Corona-Tests den ersten Pirelli-Test Anfang Dezember verpasste, den Anfang. Seine Teamkollegen folgen ebenso wie die Wettbewerber aus dem Hyundai- und M-Sport Ford-Lager – jeweils mit mindestens einem Testtag pro Fahrer. ■

WRC2

Vielfahrer Solberg

Kein Topfahrer sitzt aktuell mehr am Steuer als Hyundai-Neuzugang Oliver Solberg. Noch vor der Rallye Monte Carlo startet der 19-Jährige in Finnland.

Der Apfel fällt nicht weit vom Stamm: Wie Vater Petter überlässt auch Filius Oliver Solberg nichts dem Zufall. Zum Jahresende hat der Hyundai-Neuzugang seinen VW Polo verkauft und nun einen Hyundai i20 in der Garage stehen. Um sich an den neuen Dienstwagen zu gewöhnen, spulte der 19-jährige Schwede in den vergangenen Tagen in seiner verschneiten Heimat reichlich Testkilometer ab.

Ideal, um sich auf den ersten Auftritt vorzubereiten, denn noch vor seinem WRC2-Debüt bei der Rallye Monte Carlo (22. bis 24. Januar) steht Solberg junior am kommenden Wochenende gemeinsam mit Hyundai-Kollege Ole Christian Veiby im privaten i20 als einer von pandemiebedingt nur einem Dutzend ausländischen Teilnehmern beim finnischen Saisonauftakt am Polarkreis am Start. Verständlich: Soll die Arctic Lapland Rally doch kurzfristig in den WM-Kalender aufrücken.

Direkt nach der Zieleinfahrt am Polarkreis wird Solberg nach Südfrankreich reisen, um direkt vor dem WM-Auftakt am offiziellen Vortest teilzunehmen. Die WRC2-Konkurrenz bei der Monte ist erlesen. So trifft der Hyundai-Junior dort unter anderem auf Andreas Mikkelsen (Skoda), Eric Camilli (Citroën) und Adrian Fourmaux (M-Sport Ford). ■ RK



SOLBERG

Künftig im Hyundai: Oliver Solberg

WRC3

Debütant Neubauer

Auf seine erste Teilnahme bei der Rallye Monte Carlo bereitet sich Hermann Neubauer akribisch vor. Der zweimalige österreichische Landesmeister testet unter allen Bedingungen.

Mit Johannes Keferböck/Ilka Minor (Skoda) und Hermann Neubauer/Bernhard Ettel (Ford) haben zwei österreichische Teams für den WM-Auftakt in der WRC3 genannt. Eine frühe Startposition erhöht die Chance, als eines der besten 50 Teams auch am Sonntag die finale Schleife in Angriff nehmen zu dürfen. Zudem sind weitere WRC3-Auftritte möglich, denn weiter ist unklar, wann und ob die ÖRM 2021 beginnt.

Während Keferböck es beim offiziellen WRC3-Test belässt, bereitet sich Neubauer akribisch vor. Nach einem ersten Asphalt-Test vor Weihnachten führte der 30-Jährige seinen neuen Fiesta Rally2 nun im Schnee aus. Ein weiterer Proberitt unter gemischten Bedingungen soll abschließend noch folgen. ■ RK



NEUBAUER

Perfekter Probegalopp zur Monte: Neubauer auf verschneiten Asphaltpisten



Nach zwei Dritteln der Rallye führte Stéphane Peterhansel mit seinem neuen Co Edouard Boulanger im Mini Buggy

RED BULL

Konstanz ist Trumpf

Nach acht von zwölf Rallyetagen führte Stéphane Peterhansel das Klassement an. Der Franzose im Mini Buggy leistete sich keine Schwächen. Lediglich Nasser Al-Attiyah lag noch in Schlagdistanz. Carlos Sainz hatte nur noch geringe Chancen, aus eigener Kraft zu gewinnen. Überraschend stark präsentierte sich Nani Roma im nagelneuen Prodrive BRX. Für viele andere hieß es aber Wunden lecken, auch für Sébastien Loeb, der eine Nacht in der kalten Wüste verbrachte.

Von: **Claus Mühlberger**

Das Feuer brennt noch bei Sébastien Loeb – und wie. Bei seinem fünften Dakar-Start gehörte der neunfache Rallye-Weltmeister zwar nicht zu den Top-Favoriten. Dazu war sein Auto, ein von Prodrive gebauter und von der Regierung von Bahrain finanzierter Allrad-Prototyp namens BRX mit V6-Benzinmotor, noch zu neu. Aber dennoch kämpfte sich Loeb nach vier Tagen bis auf Rang 4 nach vorne.

Doch dann widerfuhr ihm bitteres Unrecht – meinte er zumindest. Die Sportkommissare brummten ihm eine Zeitstrafe von fünf Minuten auf, weil er in einer Zone mit Tempolimit angeblich zu schnell fuhr. Loeb war auf 180. „Das war bestimmt ein Computerfehler. Wir riskieren auf den Prüfungen unser Leben. Und dann kommen ein paar Dilettanten mit so was um die Ecke und treffen solche Entscheidungen!“ Incroyable – unglaublich.

Alles Jammern nutzte natürlich nichts. Am nächsten Tag griff Loeb richtig ins Klo, aber diesmal behielt er die Fassung, obwohl er alle Chancen auf eine Top-20-Platzierung einbüßte. Bei Kilometer 97 kollabierte die Hinterradaufhängung an seinem Prodrive-Vehikel. Reparaturversuche scheiterten, es waren nur Ersatz-Querlenker für die andere Seite an Bord. Beifahrer Daniel Elena verlegte sich aufs Selfiemachen. „Dakar – das ist ein Abenteuer“, postete Loeb auf seiner Facebook-Seite. „Seit acht Stunden stehen wir jetzt schon in der Wüste und warten auf Hilfe.“ Frohnatur Elena schnitt lustige Grimassen, Loeb schaute grimmig drein und machte eine trotzige Kampfansage: „Eines Tages werden wir diese Rallye gewinnen.“

Auf dem Weg zum 14. Sieg?

Stéphane Peterhansel siegte schon 13 Mal bei der größten Wüstenwettfahrt, und in diesem Jahr schickt er sich an, nach den sechs Erfolgen auf dem Motorrad seinen achten Triumph im Auto hinzuzufügen. Wenn jemand weiß, wie man in der Wüste gewinnt, dann ist es Monsieur Dakar. „Vor genau 30 Jahren habe ich meinen ersten Dakar-Sieg geholt. Wäre nicht schlecht, wenn ich das wiederholen könnte“, schmunzelte der 55-Jährige.

Nach acht von zwölf Tagesetappen führte Peterhansel mit knapp fünf Minuten Vorsprung vor seinem Dauerwidersacher Nasser Al-Attiyah. Der Franzose holte bislang keinen einzigen Tagessieg, aber er war auf keinem Teilstück schlechter als Vierter. Und auch die oft heikle Navigation stellte die Mini-Crew vor keine unlösbaren Probleme.

Dies ist bemerkenswert, denn Peterhansels neuer Beifahrer Edouard Boulanger ist kein ausgewiesener Wüstenfuchs. 2021 stand der Franzose erst zum dritten Mal am Start. „Vielleicht kommt es mir zugute, dass die Roadbooks jetzt erst kurz vor dem Start ausgegeben werden“, meinte er. Für viele Beifahrer war es eine Selbstverständlichkeit, die halbe Nacht damit zu verbringen, die bis zu 800 oder 1000 Wegpunkte zu studieren und mit alten Aufzeichnungen und Satellitenaufnahmen abzugleichen – ein Vorteil für die alten Hasen.

Zweite große Neuerung in diesem Jahr ist das Speedlimit: In der Topkategorie gilt jetzt Tempo 180. Toyota hatte hinter den Kulissen fleissig Lobbyarbeit betrieben, weil die Hilux 4x4 mit V8-



DANIEL ELENA

Elena und Loeb: Nacht in der Wüste



RED BULL

Gute Laune bei Nasser Al-Attiyah



ASO

Auf der Suche nach Wegpunkten kurvten viele kreuz und quer herum

Benziner-Saugmotor gegenüber den heckgetriebenen Buggys von Mini (Dreiliter-Dieselmotor) ein Topspeed-Manko hatten.

Genutzt hat es den südafrikanischen Statthaltern des japanischen Konzerns (bislang) nicht allzu viel. Nur einer lag vor dem Schlussspurt noch in Schlagdistanz zum führenden Peterhansel: Nasser Al-Attiyah, der Toyota vor zwei Jahren den ersten Dakar-Sieg schenkte, gewann fünf der ersten acht Tagesetappen, moserte aber über die Pannenanfälligkeit der Reifen: „Ich bin ziemlich enttäuscht von BF Goodrich.“ Eine Serie von drei Platten am ersten Tag hatte dem Katari vorerst einen Platz an der Sonne verhagelt.

Bei den anderen Toyota gab’s mehr Schatten als Licht: Yazeed Al-Rajhi und sein deutscher Beifahrer, der nach einem schlimmen Unfall wieder genesene Dirk von Zitzewitz, verbuchte an Tag 3 gleich fünf Platten. „Ein Horrortag“, ächzte von Zitzewitz. Dazu gesellte sich ein fetter Navigationsfehler: Platz 43 in der Tageswertung mit eineinhalb Stunden Rückstand. Trostpflaster: Am siebten Tag gelang Al Rajhi der Etappensieg.

Giniel de Villiers dümpelte mit seinem Werks-Toyota meist im Mittelfeld herum. Am fünften Tag gelang ihm überraschend doch ein Tagessieg, doch dies war viel zu wenig für ein Spitzenresultat im Ziel. Die Toyota-Phalanx traf es aber noch härter: Der Holländer Bernard ten Brinke schultere seinen Hilux am dritten Tag auf der Jagd nach Platz 3 im Gesamtklassement und schied aus. Tags darauf erwischte es den Rookie Henk Lategan. Bei einem saftigen Überschlag brach sich der Südafrikaner das Schlüsselbein. Ergo: verfrühte Heimreise.

Mini bot bislang eine weitaus geschlossenere Mannschaftsleistung als Toyota: Hinter dem Führungsduo Peterhansel und Al-Attiyah setzte sich ein weiterer Ü-50-Fahrer vorne fest: Vorjahressieger Carlos Sainz im Mini Buggy. Ein Navigationsfehler wurde dem Spanier zum Verhängnis. Bei der Suche nach einem versteckten Wegpunkt verlor er eine halbe Stunde, das bedeutete Platz 3 im Zwischenklassement vor dem Polen Jakub Przygonski und dem Deutschen Timo Gottschalk in einem weiteren Toyota Hilux.

Century lässt aufhorchen

Auf einigen Etappen konnten zwei neue Mitbewerber beim altgewohnten Zweikampf zwischen Toyota und Mini erstaunlich gut mitmischen: Prodrive mit dem BRX (V6-Benziner mit Allrad) und Century-Racing, ein südafrikanisches Team mit V8-Buggys. BRX-Pilot Nani Roma machte es sich auf dem sehr achtbaren fünften Gesamtplatz bequem.

Auch die beiden Century- Fahrer, der Franzose Mathieu Serradori und der Südafrikaner Brian Baragwanath, ein ehemaliger Mechaniker, ließen immer wieder mit Top-Platzierungen aufhorchen. Eine gute Dakar fuhr bislang auch Martin Prokop im Ford 4x4 Pickup. Nach acht Tagen rangierte der Tscheche auf Platz 8.

In der Klasse der „Lightweight Vehicles“ gab Ex-DTM-Star und Rallycross-Champion Mattias Ekström sein Dakar-Debüt in einem Yamaha YXZ 1000. Am siebten Tag strandete der Schwede mit kapitalem Motorschaden.

Eine traurige Nachricht erreichte das Dakar-Camp am Sonntag. Im Alter von nur 68 Jahren erlag der legendäre Hubert Auriol einer Covid-19-Erkrankung. Der charismatische Franzose gewann die Rallye drei Mal, zweimal mit dem BMW-Motorrad, 1992 siegte er im Mitsubishi Pajero. Danach fungierte Auriol bis 2004 zehn Jahre lang als Leiter der Rallye. ■



MARTIN PROKOP

Privatier Martin Prokop aus Tschechien (Ford) setzte einige Ausrufezeichen



ASO

Rookie Henk Lategan im Toyota: Aus mit gebrochenem Schlüsselbein



PICTURE ALLIANCE

Dakar-Held Hubert Auriol (hier 2001 mit Jutta Kleinschmidt) starb an Covid-19



Voll elektrisiert

HARALD ILLMER



HARALD ILLMER

Abfahrbereit: Kreisel Fabia RE-X1



HARALD ILLMER

Neues Steuer für neue Technologie

Auch der Rallyesport muss sich mit der Elektrifizierung auseinandersetzen. In Österreich haben gleich zwei Unternehmen Elektro-Renner auf Rally2-Basis fertig. Nun scheint nur noch offen, ob sie erst in ihrer Heimat oder womöglich zuvor in Deutschland im Wettbewerb antreten.

Von: **Reiner Kuhn**

Elektrisch angetriebene Rallyeautos werden im Rallyesport mit gemischten Gefühlen beobachtet. Die konservativen Fans bemängeln die maue Geräuschkulisse, die Befürworter sehen die Chance, den Gegenwind für Motorsport generell zu verringern.

„Umso erstaunlicher, wie sehr wir für dieses Projekt werben müssen", wundert sich Österreichs Rekordmeister Raimund Baumschlager, der von Batterie-Spezialist Kreisel Electric für die Entwicklung eines vollelektrischen Rally2-Boliden ins Boot geholt wurde. „Kein Motorsport ist näher an der Serie als der Rallyesport. Es sitzen zwei Leute im Auto und fahren unter allen Bedingungen auf zumeist öffentlichen Strecken. Es wäre also nur schlüssig, die Türen für solche Fahrzeuge schnell zu öffnen." Landsmann Manfred Stohl, Ex-Rallyeprofi und Chef der Hightech-Schmiede STARD (Stohl Advanced Research & Development) stimmt zu: „Leider tun sich viele Traditionalisten schwer, die Chancen der Elektrotechnologie für den Rallyesport zu erkennen. Vielleicht liegt es am mangelnden Fachwissen, so sind unsere Elektroautos sicherer als herkömmliche Verbrenner."



HARALD ILLMER

„Es wäre schlüssig, in Österreich und Deutschland zügig die Türen für solche Elektrofahrzeuge zu öffnen."

Raimund Baumschlager

Zahlreiche Testkilometer

Seit November testet Baumschlager den auf dem FIA-Konzept für die künftige Topliga der Rallycross-WM (RX1e) basierenden vollelektrischen Kreisel-Fabia RE-X1 und spulte an mehreren Testtagen über 1000 Kilometer ab. „Zwei in der Rallye-Version jeweils 125 Kilowatt leistende Elektromotoren treiben den rund 1300 Kilo schweren Allradler an", berichtet Projektleiter Philipp Kreisel. „Damit sind aktuell gut 100 Kilometer möglich, davon die Hälfte im Wettbewerbstempo." Ähnliches gilt für die STARD-Modelle, in denen schon einige Rallye-Asse, darunter Marcus Grönholm, Teemu Suninen (Fiesta) oder auch Mads Östberg (C3), Platz nahmen.

Stohls im Auftrag des Rallycross-WM-Promoters für die Serie „Projekt E" entwickelte Konzept baut ebenfalls auf der Rally2-Kategorie auf und setzt in der Rallye-Version wie Kreisel auf zwei statt drei Motoren mit einer Gesamtleistung von 250 Kilowatt. Dass die STARD-Kundensportmodelle rund 100 Kilo schwerer daherkommen als der Kreisel-Prototyp, liegt an den verwendeten Komponenten. Während die Batterie-Spezialisten von Kreisel im FIA-Auftrag auf teure Hightech setzen, nutzt STARD auch seriennahe Elektromotoren und Inverter, was den Preis deutlich senkt, die aber auch schwerer sind.

Dass die stärkeren und zugleich schwereren Elektrorenner, auch dank tiefem Schwerpunkt und die durch die mittig platzierte Batterie bessere Balance, mit den aktuellen und weit verbreiteten Turbo-Allradlern mithalten können, sind sich alle Seiten bewusst. Bei seinem letzten, mit spezieller Zulassung durch den polnischen Verband ermöglichten Probegalopp bei einer kleinen Rallye, konnte Gaststarter Stohl mit dem STARD C3 ERX Gesamtplatz 6 erringen.

Klares Regelwerk fehlt

Nun gilt es, die Elektroboliden auch in anderen Ländern an den Start zu bringen. In Österreich liegt eine generelle Startgenehmigung durch den Verband vor, drei Monate vor Saisonbeginn fehlt aber weiterhin ein technisches und sportliches Reglement.

Auch deshalb sprechen die österreichischen Elektro-Experten rund um Kreisel, Baumschlager und Stohl mit dem ADAC, denn dort stehe man der Thematik positiv gegenüber. Im Mai debütiert der vom ADAC protegierte Opel e-Corsa Cup. Bis dahin sollen die kleinen Elektrorenner Testläufe absolvieren, um auch das Sicherheitskonzept samt eigens geschultem Personal auf die Probe zu stellen. ■



MARCIN RYBAK

Schneller Leisetreter: Stohl fuhr in Polen mit flotten Zeiten auf Platz 6





XPB

Wählen Sie die Besten:
Modelle & Fahrer 2020

Mitmachen und wertvolle Preise gewinnen!





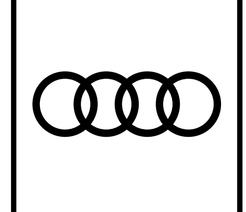
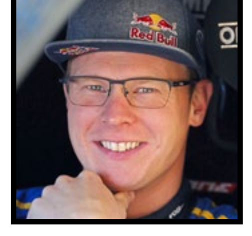
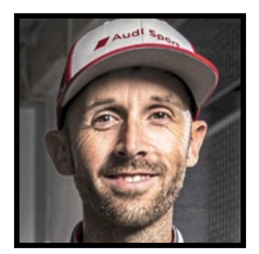
















Wer ist der „Racer des Jahres"? in Kooperation mit



Wählen Sie die Fahrer und

A Formel 1
F Langstrecke Nürburgring
B Formelsport
G Rallye
C Formel E
H Tourenwagen
D Prototypen
J Nachwuchs
E GT-Sport
K Sonderpreis

A) Formel 1

A 01	Valtteri Bottas	FIN/Mercedes	A 04	Charles Leclerc	MC/Ferrari	A 07	Daniel Ricciardo	AUS/Renault	A 10	Sebastian Vettel	D/Ferrari
A 02	Lewis Hamilton	GB/Mercedes	A 05	Lando Norris	GB/McLaren	A 08	Carlos Sainz Jr.	E/McLaren	A 11	Fahrer nach Wahl	
A 03	Nico Hülkenberg	D/Racing Point	A 06	Sergio Pérez	MEX/Racing Point	A 09	Max Verstappen	NL/Red Bull			

B) Formelsport

B 12	Scott Dixon	NZ/IndyCar	B 15	Oscar Piastri	AUS/Formel 3	B 18	Mick Schumacher	D/Formel 2	B 21	Yuki Tsunoda	J/Formel 2
B 13	Callum Ilott	GB/Formel 2	B 16	Théo Pourchaire	F/Formel 2 & F3	B 19	Logan Sargeant	USA/Formel 3	B 22	Fahrer nach Wahl	
B 14	Josef Newgarden	USA/IndyCar	B 17	Takuma Sato	J/IndyCar	B 20	Robert Shwartzman	RUS/Formel 2			

C) Formel E

C 23	Daniel Abt	D/Audi & NIO	C 26	António F. da Costa	P/DS-Techeetah	C 29	André Lotterer	D/Porsche	C 32	Pascal Wehrlein	D/Mahindra
C 24	Sébastien Buemi	CH/Nissan	C 27	Mitch Evans	NZ/Jaguar	C 30	Stoffel Vandoorne	B/Mercedes	C 33	Fahrer nach Wahl	
C 25	Lucas di Grassi	BR/Audi	C 28	Maximilian Günther	D/BMW	C 31	Jean-Éric Vergne	F/DS-Techeetah			

D) Prototypen

D 34	Filipe Albuquerque	P/WEC & ELMS	D 37	Mike Conway	GB/WEC	D 40	Kamui Kobayashi	J/WEC	D 43	Harry Tincknell	GB/IMSA
D 35	Sébastien Bourdais	F/IMSA	D 38	Luís Felipe Derani	BR/IMSA	D 41	José María López	RA/WEC	D 44	Fahrer nach Wahl	
D 36	Hélio Castroneves	BR/IMSA	D 39	Paul di Resta	GB/WEC	D 42	Ricky Taylor	USA/IMSA			

E) GT-Sport

E 45	Kévin Estre	F/WEC & GT3	E 48	Raffaele Marciello	I/GT3	E 51	Nick Tandy	GB/IMSA & GT3	E 54	Dries Vanthoor	B/GT3
E 46	Augusto Farfus	BR/IMSA & GT3	E 49	Alessandro Pier Guidi	I/GT3	E 52	Jordan Taylor	USA/IMSA	E 55	Fahrer nach Wahl	
E 47	Antonio García	E/IMSA	E 50	Marco Sørensen	DK/WEC	E 53	Nicki Thiim	DK/WEC			

F) Langstrecke Nürburgring

F 56	Danny Brink	D/NLS & 24h	F 59	Maro Engel	D/NLS & 24h	F 62	Christopher Rink	D/NLS & 24h	F 65	Nick Yelloly	GB/NLS & 24h
F 57	Nick Catsburg	NL/24h	F 60	Philipp Leisen	D/NLS & 24h	F 63	Alexander Sims	GB/24h	F 66	Fahrer nach Wahl	
F 58	Adam Christodoulou	GB/NLS & 24h	F 61	Manuel Metzger	D/NLS & 24h	F 64	Luca Stolz	D/NLS & 24h			

G) Rallye

G 67	Mattias Ekström	S/Rallycross-WM	G 70	Johan Kristoffersson	S/Rallycross-WM	G 73	Sébastien Ogier	F/Rallye-WM	G 76	Ott Tänak	EST/Rallye-WM
G 68	Elfyn Evans	GB/Rallye-WM	G 71	Alexey Lukyanuk	RUS/Rallye-EM	G 74	Carlos Sainz Sr.	E/Dakar	G 77	Fahrer nach Wahl	
G 69	Timmy Hansen	N/Rallycross-WM	G 72	Thierry Neuville	B/Rallye-WM	G 75	Timo Scheider	D/Rallycross-WM			

H) Tourenwagen

H 78	Mehdi Bennani	MA/TCR Europe	H 81	Chase Elliott	USA/NASCAR	H 84	Nico Müller	CH/DTM	H 87	Ashley Sutton	GB/BTCC
H 79	Antti Buri	FIN/TCR Germany	H 82	Robin Frijns	NL/DTM	H 85	Yvan Muller	F/WTCR	H 88	Fahrer nach Wahl	
H 80	Yann Ehrlacher	F/WTCR	H 83	Scott McLaughlin	NZ/Supercars	H 86	René Rast	D/DTM			

J) Nachwuchs

J 89	Jak Crawford	USA/Formel 4	J 92	Mikkel Jensen	DK/Sportwagen	J 95	Nicklas Nielsen	DK/Sportwagen	J 98	Tim Tramnitz	D/Formel 4
J 90	Jonny Edgar	GB/Formel 4	J 93	Marcel Marchewicz	D/NLS	J 96	Kalle Rovanperä	FIN/Rallye	J 99	Fahrer nach Wahl	
J 91	Tim Heinemann	D/DTM Trophy	J 94	Mike Münch	D/Breitensport	J 97	Oliver Solberg	N/Rallye			

K) Sonderpreis

K 100	Uwe Alzen	D/Breitensport	K 103	Mario Hirsch	D/Breitensport	K 106	Tomás Pekar	CZ/Markenpokal	K 109	Edwin Waldhier	D/Markenpokal
K 101	Ralf Glatzel	D/Breitensport	K 104	Kris Nissen	DK/Hist. Sport	K 107	Dylan Pereira	L/Markenpokal	K 110	Fahrer nach Wahl	
K 102	Jochen Hahn	D/Truck-Racing	K 105	Michael Nolte	D/Hist. Sport	K 108	Larry ten Voorde	NL/Markenpokal			

Modelle 2020!

Liebe Leserinnen und Leser! Dies ist der zweite Aufruf, um an unserer Leserwahl zum „Racer des Jahres 2020“ teilzunehmen. Sie finden hier noch einmal eine Übersicht über alle Fahrer (links) und Fahrzeugmodelle (unten), die wir zur Wahl gestellt haben. Zur Erinnerung: Machen Sie bitte bei den Fahrer*innen von der Möglichkeit Gebrauch, Ihren persönlichen Favoriten zu wählen, falls sie/er nicht in der Vorauswahl steht. Wie Sie mitmachen und was Sie gewinnen können, lesen Sie auf S. 26/27.

L GT-Fahrzeuge bis 500 PS
O Tourenwagen bis 400 PS
M GT-Fahrzeuge über 500 PS
P Tourenwagen über 400 PS
N Rallye
Q Markenpokal

L) GT-Fahrzeuge bis 500 PS

- **L 111** Alpine A110 (GT4)
- **L 112** Aston Martin Vantage (GT4)
- **L 113** Audi R8 LMS (GT4)
- **L 114** BMW M4 (GT4)
- **L 115** Chevrolet Camaro (GT4)
- **L 116** Ford Mustang (GT4)
- **L 117** Ginetta G55 (GT4)
- **L 118** KTM X-Bow (GT4)
- **L 119** McLaren 570 S (GT4)
- **L 120** Mercedes-AMG GT (GT4)
- **L 121** Porsche 718 Cayman (GT4)
- **L 122** Toyota Supra (GT4)

M) GT-Fahrzeuge über 500 PS

- **M 123** Acura/Honda NSX (GT3)
- **M 124** Aston Martin Vantage (GTE/GT3)
- **M 125** Audi R8 LMS (GT3/GT2)
- **M 126** Bentley Continental (GT3)
- **M 127** BMW M6 (GT3)
- **M 128** BMW M8 (GTE)
- **M 129** Chevrolet Corvette C7 (GT3)
- **M 130** Chevrolet Corvette C8 (GTE)
- **M 131** Ferrari 488 GTB (GTE/GT3)
- **M 132** Glickenhaus SCG004C (Ls. NBR)
- **M 133** KTM X-Bow (GT2/GTX)
- **M 134** Lamborghini Huracán (GT3)
- **M 135** Lexus RC F (GT3)
- **M 136** McLaren 720 S (GT3)
- **M 137** Mercedes-AMG GT (GT3)
- **M 138** Nissan GT-R (GT3)
- **M 139** Porsche 911 (GTE/GT3/GT2)

N) Rallye

- **N 140** Abarth 124 (Rallye)
- **N 141** Alpine A110 (Rallye)
- **N 142** Audi S1 (Rallycross)
- **N 143** Citroën C3 (Rallye)
- **N 144** Ford Fiesta (Rallye/Rallycross)
- **N 145** Honda Civic Coupé (Rallycross)
- **N 146** Hyundai i20 (Rallye/Rallycross)
- **N 147** Mini Cooper (Rallycross)
- **N 148** Mini Countryman (Cross-Country)
- **N 149** Mitsubishi Lancer Evo X (Rallye)
- **N 150** Opel Corsa (Rallye)
- **N 151** Peugeot 208 (Rallye/Rallycross)
- **N 152** Renault Clio (Rallycross)
- **N 153** Renault Mégane (Rallycross)
- **N 154** SEAT Ibiza (Rallycross)
- **N 155** Skoda Fabia (Rallye/Rallycross)
- **N 156** Toyota Hilux (Cross-Country)
- **N 157** Toyota Yaris (Rallye)
- **N 158** VW Polo (Rallye/Rallycross)

O) Tourenwagen bis 400 PS

- **O 159** Alfa Romeo Giulietta (TCR)
- **O 160** Audi A3/RS 3 (TCR/BTCC)
- **O 161** BMW 330i M (BTCC)
- **O 162** Cupra León (TCR)
- **O 163** Fiat Tipo (TCR)
- **O 164** Ford Focus (BTCC)
- **O 165** Honda Civic (TCR/BTCC)
- **O 166** Hyundai i30/Fastback (TCR/BTCC)
- **O 167** Hyundai Veloster (TCR)
- **O 168** Infiniti Q50 (BTCC)
- **O 169** Lynk & Co 03 (TCR)
- **O 170** Opel/Vauxhall Astra (TCR/BTCC)
- **O 171** Peugeot 308 (TCR)
- **O 172** Renault Mégane (TCR)
- **O 173** Toyota Corolla (BTCC)
- **O 174** VW Golf (TCR)

P) Tourenwagen über 400 PS

- **P 175** Audi RS 5 (Class 1 – DTM)
- **P 176** BMW M4 (Class 1 – DTM)
- **P 177** Chevrolet Camaro (NASCAR)
- **P 178** Ford Mustang (Supercars/NASCAR)
- **P 179** Holden Commodore (Supercars)
- **P 180** Honda NSX (Class 1 – SuperGT)
- **P 181** Nissan GT-R (Class 1 – SuperGT)
- **P 182** Toyota Camry (NASCAR)
- **P 183** Toyota Supra (Class 1 – SuperGT)

Q) Markenpokal

- **Q 184** Alpine A110 (Europa Cup)
- **Q 185** BMW M240i (Cup/NLS)
- **Q 186** Ferrari 488 GTB (Challenge)
- **Q 187** Ford Fiesta (Sprint Cup)
- **Q 188** Jaguar i-Pace (eTrophy)
- **Q 189** KTM X-Bow (Battle)
- **Q 190** Lamborghini Huracán (Trofeo)
- **Q 191** Mini John Cooper Works (Challenge)
- **Q 192** Porsche 718 Cayman (Spr. Chall.)
- **Q 193** Porsche 911 (Supercup/Cups)
- **Q 194** Renault Clio (Cup Central Europe)
- **Q 195** Smart EQ Fortwo (e-cup)
- **Q 196** Suzuki Swift (Cup Austria)

VOLLGAS-

ViveLaCar

1 x 1 Jahres-Abo von ViveLaCar



ABSTIMMEN UND TRAUMAUTO FAHREN heißt es für den Gewinner des ersten Preises – und zwar kostenlos und ein ganzes Jahr lang!* Bei ViveLaCar findet jeder Fahrertyp seinen ganz persönlichen Traumwagen! Anders als bei gewöhnlichen Carsharing-Anbietern oder klassischen Leasing- und Finanzierungsmodellen bietet ViveLaCar völlig sorgenfreies Autofahren. Versicherung, Steuern, Wartung – alles ist hier inklusive, ganz ohne Papierkram oder Mindestlaufzeit. Das bei der MSa-Leserwahl zu gewinnende Jahresabo enthält freie Fahrzeugwahl bis 890 Euro/Monat inkl. Freikilometer bis maximal 1500 km/Monat und hat einen Gesamtwert von über 10 000 Euro! Dazu gibt es eine TOTAL-Tankkarte mit 5 Cent Preisvorteil pro Liter. Fahrer müssen zwischen 21 und 75 Jahre alt sein.
Gesamtwert: über 10 000 Euro
www.vivelacar.com

*Der Gewinn besteht in der Übernahme der monatlichen Pauschalkosten für die vereinbarten Kilometer, Steuer, Wartung und Versicherung. Vertragspartner des Gewinners ist ausschließlich ViveLaCar. Die Motor Presse Stuttgart haftet nicht für die Verpflichtungen des Vertragspartners. Die Selbstbeteiligung des Gewinners bei etwaigen Schäden beträgt 750 € bei Vollkasko und 750 € bei Teilkasko. Der Gewinner trägt mögliche Kosten durch Schäden oder durch etwaige Mehr-Kilometer selbst. Eine Barauszahlung und die Übertragung des Gewinns sind ausgeschlossen.

1 x 1 Satz Leichtmetallräder Sparco Assetto Gara von OZ

SPORTLICH UND ELEGANT Exklusiv aus dem Hause OZ gibt's einen Satz der Sparco Assetto Gara in der Farbe Matt Black – starkes Edelmetall mit reinrassigem Sportcharakter für alle gängigen Fahrzeugmodelle in 19 Zoll.
Wert: ca. 1000 Euro
www.sparcowheels.com



1 x 1 Gutschein im Wert von 500 Euro von helmade

DESIGNS FÜR CHAMPIONS So wie die ersten Helmdesigns auf den Rennstrecken dieser Welt entstanden sind, so ist es auch helmade. Gewinnen Sie einen 500 € Einkaufsgutschein für helmade.com und wählen Sie aus einer Vielzahl von Motorsport-Helmen der Marken Arai, Bell und Stilo, Zubehörprodukte wie Visiere und Anbauteile, oder entscheiden Sie sich für eine individuelle Helmlackierung der Marke helmade.
Wert: 500 Euro
www.helmade.com



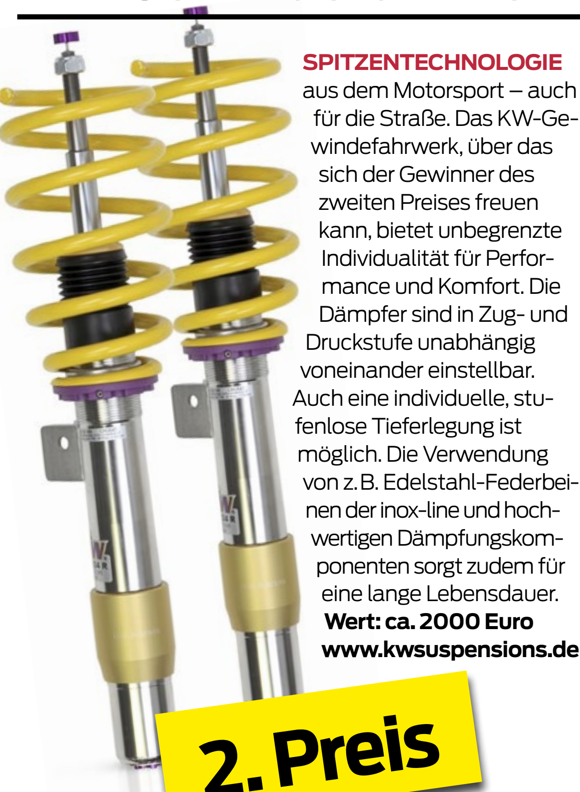
1 x 1 Game Seat Raceroom RR3055

HEIMISCHES RENNFEELING darf der Gewinner des Game Seat RR3055 von Raceroom zukünftig erleben. Dieser ist kompatibel mit der meisten gängigen Racing-Hardware und bietet alles, was ein ambitionierter Spieler an Fahrsimulationen und Rennspielen braucht. Der Rennsitz ist hochwertig, robust und funktionell sowie gleichermaßen für Spieler an PC, PlayStation und Xbox geeignet.
Wert: ca. 320 Euro
www.raceroom.de



PREISE

1x1 KW-Gewindefahrwerk



SPITZENTECHNOLOGIE aus dem Motorsport – auch für die Straße. Das KW-Gewindefahrwerk, über das sich der Gewinner des zweiten Preises freuen kann, bietet unbegrenzte Individualität für Performance und Komfort. Die Dämpfer sind in Zug- und Druckstufe unabhängig voneinander einstellbar. Auch eine individuelle, stufenlose Tieferlegung ist möglich. Die Verwendung von z. B. Edelstahl-Federbeinen der inox-line und hochwertigen Dämpfungskomponenten sorgt zudem für eine lange Lebensdauer.
Wert: ca. 2000 Euro
www.kwsuspensions.de

2. Preis

1 x 1 Reise zur Formel E in Berlin mit SONAX



3. Preis

BRILLANTES RENNERLEBNIS Der glückliche Gewinner bekommt von SONAX ein Starkstrom-Erlebnis der besonderen Art. Voraussichtlich am 19. Juni 2021 gastiert die FIA Formula E in Berlin – und Sie können zu zweit dabei sein, erhalten zwei Tickets und eine Hotelübernachtung im Doppelzimmer. Drücken Sie mit SONAX die Daumen auch für das Team Audi Sport ABT Schaeffler, das exklusiv mit den Produkten des Autopflegespezialisten auf der Rennstrecke brilliert.
Wert: ca. 1000 Euro
www.sonax.de

SONAX OFFICIAL PARTNER
Audi Sport ABT SCHAEFFLER FORMULA E TEAM

10 x 1 Pflegeprodukte-Set von SONAX







SAUBERE SACHE Autopflege vom Feinsten: Mit etwas Glück gewinnen Sie eines von zehn Sets mit SONAX-Trendprodukten. Dazu zählt das „SONAX Felgenbeast" für tierisch gut gepflegte Felgen und weitere Neuheiten für strahlend gepflegte Automobile.
Wert: ca. 100 Euro
www.sonax.de

7.–16. Preis



SO WÄHLEN UND GEWINNEN SIE

Die auf der vorherigen Doppelseite vorgestellten 100 Fahrer und 86 Modelle aus dem Automobil-Rennsport sind in zehn bzw. sechs Einzelkategorien eingeteilt. Pro Einzelkategorie haben Sie eine(!) Stimme, können also 16 Mal wählen. „Racer des Jahres 2020" werden die Kandidaten, die in der jeweiligen Kategorie die meisten Leserstimmen erhalten. Veranstalter dieser Leseraktion und dieses Gewinnspiels ist die Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart. Teilnahmeberechtigt sind Einzelpersonen über 18 Jahre. Ausgenommen sind Mitarbeiter der Motor Presse Stuttgart GmbH und Co. KG sowie deren Angehörige. Eine Teilnahme per Liste ist ausgeschlossen.

WAHLSCHEIN AUSFÜLLEN
Dieser MSa-Ausgabe 5/2021 ist eine Wahlkarte beigefügt. An den darauf vorgesehenen Stellen tragen Sie bitte Ihre Wahl ein. Benutzen Sie dazu die Buchstaben- und Zahlen-Codes Ihrer Favoriten. Falls Sie bei den Fahrern keinen der von uns vorgeschlagenen Kandidaten wählen möchten, tragen Sie bitte Ihren Favoriten mit Vor- und Nachnamen ein. Sie können auch online unter **www.leserumfragen.de/msa** mitmachen. Den Teilnahme-Code finden Sie ebenfalls auf der beigelegten Postkarte.

PREISE GEWINNEN
Die Gewinnspielpreise werden unter allen rechtzeitig eingesandten Teilnahmekarten und allen ausgefüllten Online-Fragebögen der MOTORSPORT-aktuell-Leserwahl „Racer des Jahres 2020" verlost. Einsendeschluss ist der 25. Januar 2021 (Datum des Poststempels). Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ihre Angaben sind freiwillig. Bitte geben Sie Ihre Adresse an, wenn Sie an der Verlosung der Gewinne teilnehmen möchten. Eine Barauszahlung der Gewinne ist nicht möglich. Näheres zu den Teilnahmebedingungen und zu unserem **Datenschutz** finden Sie außerdem auf www.leserumfragen.de/msa.


SONAX®
MADE IN GERMANY
SICHER INS ZIEL!
LUCAS DI GRASSI + RENE RAST
VERTRAUEN SONAX
SONAX OFFICIAL PARTNER
Audi Sport
ABT SCHAEFFLER
FORMULA E TEAM
SONAX ANTIFROST + KLARSICHT KONZENTRAT
DIE BESTE WAHL IM WINTER
✔ Mehr Sicherheit bei weniger Verbrauch
✔ Mit wenigen Wischtakten wird die Scheibe streifenfrei sauber
✔ Bestes Preis-Leistungsverhältnis
www.sonax.de


F1-Flair in der DTM: Jenson Buttons Team ist mit mindestens einem McLaren dabei

BRITISH GT

GT3-DTM

Ein Feld mit F1-Zugängen

Zehn Autos, zwei Fahrer – die Starterliste für die neue GT3-DTM wächst langsam, aber stetig. Auch F1-Namen sind vertreten.

Von: **Michael Bräutigam**

Selbst bis zum bescheidenen Ziel von 20 Autos, das DTM-Boss Gerhard Berger im alten Jahr ausgesprochen hatte, ist es aber noch ein weiter Weg. Bestätigt sind – Stand 11. Januar – gerade einmal zehn eingeschriebene Startplätze. Das ADAC GT Masters zählte bereits vor Weihnachten über 30 Autos.

Die gute Nachricht: Abt Sportsline und das Team Rosberg gehen den Schritt von der Class 1 in die GT3 mit und stellen jeweils zwei Autos. Bei Abt setzt man weiter auf Audi, bei Rosberg wurde die Marke noch nicht benannt. Im ADAC GT Masters setzte man bei der letzten Teilnahme 2018 auf Lamborghini.

Vier weitere Autos verteilen sich auf (mindestens) drei McLaren und einen Mercedes. Letzterer wird durch das Team Gruppe M Racing eingesetzt. Für Erstgenannte haben sich zwei Teams gemeldet. 2 Seas Motorsport setzt zwei 720S GT3 ein, mindestens ein weiteres solches Modell läuft unter der Bewerbung von Jenson Team Rocket RJN, dem Rennteam von Ex-F1-Weltmeister Jenson Button. Der Brite, der als Super-GT-Meister schon beim DTM-Saisonfinale 2019 einen Gaststart mit einem Honda NSX bestritt, schließt auch in der neuen GT3-DTM Gastauftritte nicht aus.

Für noch mehr F1-Flair sorgt Red Bull Racing, die zwei Fahrer aus ihrem Kader in die DTM schicken. Als Stammpilot ist Nachwuchstalent Liam Lawson (18) gesetzt. Der Neuseeländer wird alle Läufe bestreiten. Sein Teamkollege ist Alex Albon, der zwar sein Stamm-Cockpit in der Formel 1 verloren hat, allerdings als Test- und Ersatzfahrer immer noch Verpflichtungen hat und deshalb nicht alle Rennen bestreiten können wird. Wer in diesen Fällen – aktuell drei Überschneidungen – sein Auto steuert und mit welcher Marke die „Bullen“ starten, ist noch unklar. Red Bull gibt damit sozusagen ein DTM-Comeback, nachdem man jahrelang Mattias Ekströms (und 2016/2017 auch Marco Wittmanns) Auto gesponsert hatte. ■

NASCAR

Wieder mit Training

Die NASCAR-Saison 2021 startet Mitte Februar mit dem Daytona 500. Dann soll es auch wieder Training und Quali geben.

Nach der Corona-Pause fuhr die Cup Series 2020 mit einer Ausnahme stets „kalt“ ihre Rennen, also ohne vorherige Trainings oder Qualifyings. Das soll sich in diesem Jahr zumindest teilweise wieder ändern. Das Daytona 500 als traditioneller Saisonauftakt ist einer von acht Events, bei dem es ein reguläres Training sowie Qualifying geben soll. Auch beim Dirt-Rennen in Bristol, auf den neuen Strecken in Austin, Nashville, Road America und dem Indianapolis Road Course sowie beim Coca-Cola 600 in Charlotte und beim Saisonfinale in Phoenix wird es Trainingsrunden geben.

Die restlichen 28 Wertungsläufe werden wieder nach dem zuletzt verwendeten Schema ausgefahren: ankommen, reinsetzen, Rennen fahren. Nach welchem Schlüssel sich die Startaufstellung ergibt, wurde noch nicht bekannt gegeben. ■ MBR


NASCAR

Kaltstart: Nur bei acht von 36 Cup-Rennen 2021 gibt es Trainingsrunden

Supercars Australien

Neue Ausschreibung

Die australische Supercars-Meisterschaft hat eine neue Ausschreibung gestartet, die auf Neuerungen schließen lässt.

In der entsprechenden Ausschreibung wird ein Hersteller für die Einheits-Elektronik gesucht. Wer auch immer den Zuschlag erhält, wird für die elektrischen und elektronischen Systeme der neuen Gen3-Autos ab 2022 und bis einschließlich 2025 zuständig sein. Die 25-seitige Ausschreibung ist vor allem im Hinblick auf mögliche technische Neuerungen interessant.

In den Anforderungen für das Motorsteuergerät ist nämlich sowohl Wippenschaltung als auch ein „Push to Pass“ aufgeführt. Seit 2008 gibt es bei den Supercars einen Schaltstock, der das sequenzielle Getriebe bedient. Überholhilfen gibt es derzeit keine. Wie das Push-to-pass funktionieren soll, wurde aber noch nicht benannt. In der DTM wurde z. B. die Kraftstoff-Durchflussmenge erhöht, bei den IndyCars der Ladedruck des Turboladers. Die Ausschreibung läuft noch bis zum 5. Februar. ■ MBR


SUPERCARS

Weitere Neuerungen für 2022 geplant: Schaltwippen und Push to Pass

24h Series

Deutschsprachige Titel

Bereits am kommenden Wochenende startet die 24h Series in Dubai in die neue Saison. Zuvor blicken wir noch mal auf das Geschehen 2020 zurück.

Von: **Michael Bräutigam**

Wenn man eines festhalten kann, dann die anhaltende Dominanz der deutschsprachigen Teilnehmer in der 24h Series. Beim Saisonfinale in Mugello räumten unter anderem die Gesamt-Titelverteidiger von Autorama Motorsport by Wolf-Power Racing ganz groß ab. Nicht weniger als vier Titel gingen erneut in die Schweiz: Sowohl in der TCE-Gesamtwertung als auch der TCR-Klassenwertung sicherte man sich die beiden Team-Titel (der Kontinente und Europas).

In der Fahrerwertung strahlte mit Miklas Born ebenfalls ein Autorama/Wolf-Pilot am hellsten. Der Schweizer Youngster sicherte sich beide Junior-Titel, den TCE-Europatitel sowie gemeinsam mit Teamkollege Roberto Ferri den TCE-Fahrertitel der Kontinente-Wertung.



CREVENTIC

Avia Sorg Rennsport räumte u.a. als GT-Gesamtmeister der Kontinente ab

Herberth holt Gesamtsiege

Mit den sonst vor allem aus der VLN/NLS bekannten Teams Avia Sorg Rennsport sowie Prosport Competition gab es auch in der GT-Gesamtwertung deutschsprachige Titelträger. Die Sorg-Mannschaft konnte sich beim Finale in Mugello den zweiten Saisonsieg sichern und machte damit beinahe alle GT-Titel fix. José Manuel de los Milagros und Björn Simon holten sich in Sorg-Diensten beide Fahrertitel (Europa/Kontinente), wobei Simon damit auch die erfolgreiche Titelverteidigung in der GT4-Klasse gelang. Das Sorg-Team selbst sicherte sich den GT-Gesamttitel der Kontinente. Nur die besagten Konkurrenten aus der GT4-Klasse hatten etwas dagegenzusetzen. Prosport holte mit GT4-Klassensiegen in Portimão und Monza sowie P2 beim Saisonfinale die Europa-GT-Gesamtmeisterschaft.

Um die Gesamtsiege fuhren wie gewohnt die GT3-Boliden, die in der 24h-Series-Sprache wie üblich die A6-Klassen füllten. In der wichtigsten, der A6-Pro, ging der Titel an Herberth Motorsport und damit ebenfalls nach Deutschland. Die Herberth-Truppe schien den Titel sogar in Mugello mit einem Doppelsieg krönen zu können. Kurz vor Schluss sorgte ein Getriebeschaden an einem der beiden Porsche 911 GT3 R aber dafür, dass man „nur" den einfachen Gesamtsieg feierte. Alfred Renauer gewann, u.a. dank eines Gesamtsieges in Monza, den Fahrertitel der Kontinente. Den Europa-Titel in der A6-Pro teilten sich sein Zwillingsbruder Robert sowie Daniel Allemann und Ralf Bohn im Schwesterauto.

Der Österreicher Constantin Schöll holte sich in beiden Wertungen den GT-Junior-Titel. ■

GTC Race/Goodyear 60

Meister ohne Lenkstange

Der Gesamt-Titel des GTC Race 2020 ging an „Supermeister" Mario Hirsch (Mercedes). Markus Winkelhock (Audi) holte sich den Pro-Titel – in einem Auto ohne Lenkstange.

Von: **Michael Bräutigam**

Gleich mehrere Autos wurden mit der von Schaeffler-Paravan entwickelten „Space-Drive"-Lenkung ausgestattet. Diese steuert das Lenkgetriebe rein elektronisch an und bekommt die Impulse vom Lenkrad. So fuhren je ein GT3-Bolide von Audi, Mercedes und Porsche ohne Lenkstange in den Rennen mit. Im R8 bestritt Markus Winkelhock alle Läufe und konnte sich am Ende auch den Titel in der Pro-Wertung sichern. Weil er aber nicht immer den Klassensieg holte, reichte es letztlich nicht ganz zum „großen" Titel.

Den sicherte sich Mario Hirsch (Mercedes) von der Équipe Vitesse. Er ist seit Jahren fester Bestandteil des GTC Race und nun auch Meister.

Genauer gesagt: Fünffach-Meister. Denn neben dem Titel in der SemiPro-Wertung und dem Gesamt-Titel räumte er gemeinsam mit Dominik Schraml auch noch den Titel in der Langstreckenmeisterschaft Goodyear 60 ab – der natürlich ebenfalls den SemiPro-Titel beinhaltet. Die letzten zwei Titel sind die des „Supermeisters" in beiden Serien, also des Fahrers mit den meisten Punkten.

Die Équipe Vitesse durfte sich darüber hinaus auch über den Titel in der Fahrzeugwertung freuen. Ihr Mercedes mit der Startnummer 15 sammelte die meisten Punkte – knapp gefolgt vom Schaeffler-Parava-Mercedes, der wechselnd besetzt war, u.a. mit Maximilian Götz und Kenneth Heyer. Götz sicherte sich derweil den Pro-Titel in der Goodyear-60-Meisterschaft.

Heyer ist dagegen für eine der Entdeckungen der Saison verantwortlich: Über ihn fand der Belgier Wim Spinoy (zweifacher Belcar-Vizemeister) den Weg in die Serie und sicherte sich gleich den Am-Titel im GTC Race. Im Goodyear 60 ging es sogar punktgleich mit Hirsch/Schraml ins Finale, doch ein Kupplungsschaden vereitelte einen Start beim letzten Rennen. ■



GTC RACE/TRIENITZ

Fast mehr Titel als Saisonrennen: Der doppelte „Supermeister" Mario Hirsch

STT H&R Cup

Alzen und Glatzel

Mit zwei punktgleichen Meistern endete die STT-Saison 2020. Uwe Alzen (Audi) blieb in Division 1 ungeschlagen, Ralf Glatzel (Ford) in Division 3.

Von: **Michael Bräutigam**

Für beide Meister gab es eigentlich nie richtigen Druck von der Gegnerschaft. Uwe Alzen fuhr zwar mit einem GT3-Audi von der Stange, doch mit all seiner Erfahrung hatte er keine Probleme, in sämtlichen Rennen ungeschlagen zu bleiben. Das eigentlich am Nürburgring geplante Saisonfinale fiel damit ins Wasser, weshalb unmittelbarer Jubel über den Titelgewinn ausfiel.

So natürlich auch bei Ralf Glatzel, der in Division 3 klar den Hut aufhatte. Über den Winter hatte Glatzel Racing seine insgesamt vier Ford Fiesta noch einmal stark überarbeitet. Dennoch sahen auch Glatzels Teamkollegen kaum Land gegen den Routinier.

Der zu dem Zeitpunkt erst 16-jährige Glatzel-Pilot Nick Deissler sicherte sich neben Platz drei in der Meisterschaft auch den Titel in der Juniorwertung.

Auf das Saisonfinale mussten die Protagonisten übrigens genauso verzichten wie auf die Meisterehrung. Deshalb ließ Serienchef Rolf Krepschik es sich auch nicht nehmen, die erfolgreichsten Fahrerinnen und Fahrer in einer großen Rundtour zu besuchen und ihnen die Pokale persönlich zu überreichen. ■



PATRICK HOLZER

Acht Rennen, acht Siege: Uwe Alzen blieb – wie Ralf Glatzel – ungeschlagen

RCN/GLP

Zahlenspiele am Ring

Für Zahlenfans waren die Saisons in RCN und GLP ein wahres Freudenfest. Der RCN-Titel entschied sich um 0,02 Punkte. In der GLP wurde ein ewiger Rekord aufgestellt.

Von: **Michael Bräutigam**

Die Rundstrecken-Challenge Nürburgring als zweite Nordschleifen-Liga wurde ebenso ihres angesetzten Finales beraubt wie einige andere Serien. So blieb dann auch der große Showdown zwischen Stein Tveten (BMW) und den Ring-Urgesteinen Ludger Henrich/Jürgen Schulten (Opel) aus. Die waren nach sechs Läufen um gerade einmal 0,02 Punkte getrennt. Vorjahresmeister Kevin Totz in einem weiteren BMW lauerte knapp dahinter auf eine Chance.

Mit der Absage des „Schwedenkreuz"-Rennens und des kurzzeitig angesetzten Ersatz-Events stand fest: Der Titel geht an den gebürtigen Norweger, der seit Jahren als Schönheitschirurg in Bad Honnef tätig ist. „Es ist ein neues, aber tolles Gefühl, nach einer Saison die meisten Punkte zu zählen", so Tveten, der vom Team Ring Attack betreut wird.

Auch in der „dritten Ring-Liga", der Gleichmäßigkeitsprüfung (GLP), geht es wie in der RCN darum, die wenigsten (Straf-) Punkte zu sammeln, was dann jedoch für mehr Meisterschaftspunkte sorgt. Zum dritten Mal in Folge gelang das dem Vater-Sohn-Gespann Udo und Oliver von Fragstein (Ford), die auf dem Weg zum Titel-Hattrick auch erstmals in der GLP-Historie ein perfektes Rennen ablieferten. Beim vierten Lauf schaffte man tatsächlich das Kunststück, in allen vier Bestätigungsrunden innerhalb einer Hundertstelsekunde von der Setzzeit zu bleiben. Da Tausendstel (noch) nicht gezählt werden, fuhr man mit 0,0 Strafpunkten(!) zu einem von drei Saisonsiegen. ■



BR-FOTO

Knapp wie die Meisterschaft: Tvetens Meister-BMW vor Henrich/Schulten

NACHRICHTEN

NEUE ADAC-PLATTFORM

Der ADAC führt in diesem Jahr eine zweite feste Eventplattform für die Rundstrecke ein. Mit dem „ADAC Racing Weekend", das sich unterhalb des GT-Masters-Pakets einreiht, möchte man dem Breitensport eine größere Bühne geben – inklusive Livestreams von den Rennen. Zentrale Serie wird das GTC Race, das bei allen Veranstaltungen dabei ist. Insgesamt sind bisher fünf Events fix. Saisonstart ist am Wochenende vom 23. bis 25. April in Oschersleben.

GT OPEN: KEIN STREIT AM GRÜNEN TISCH

Drei Proteste nach dem Saisonfinale sorgten dafür, dass sich Miguel Ramos/Henrique Chaves (TMM/McLaren) noch nicht als Meister fühlen durften. Doch letztlich zogen die beiden Gegner ihre Proteste noch vor der Anhörung zurück. In der Am-Wertung gab es mit Jens Liebhauser/Florian Scholze (Getspeed/Mercedes) deutsche Meister.

NES500: DREI MEISTER

Gleich drei Meister gab es in der DMV NES 500. Marek Schaller (VW Golf GTI) von Max Kruse Racing muss sich punktgleich den Titel mit dem BMW-Duo Timo Raff/Matthias Schrey teilen.

CUP-&-TW-TROPHY: EIN YOUNGSTER RÄUMT AB

In seiner Premierensaison konnte sich Mike Münch (Ford Fiesta) den Titel in der Cup- und Tourenwagen Trophy sichern. Münch fuhr im Rahmen der WTCR in Zolder nicht nur mit dem sechsten Klassensieg zum Titel, sondern feierte am gleichen Tag auch noch seinen 17. Geburtstag! Damit ist er auch der jüngste Meister in der CTT-Historie. ■ MBR


BRFOTO

Mit 17 zum CTT-Titel: Münch

Porsche Carrera Cup Deutschland

Diesmal cool geblieben

Larry ten Voorde hat den Doppelpack perfekt gemacht: Im Herzschlagfinale von Oschersleben setzte er sich knapp gegen Dylan Pereira durch.

Von: **Michael Bräutigam**

Das erste von zwei Rennen auf dem Kurs in der Magdeburger Börde brachte noch mal ordentlich Spannung mit sich. Zuvor hatte sich Larry ten Voorde am verregneten Lausitzring die Tabellenführung zurückerobert. In Oschersleben dann verkürzte Pereira im ersten Durchgang mit einem Sieg diese auf nur mehr vier Punkte. Er konnte also dem Spitzenreiter, der knapper Zweiter wurde, im zweiten Lauf den Titel noch aus eigener Kraft wegschnappen, wenn es das gleiche Rennergebnis geben würde. Anders als im Vorjahr, als der Niederländer den zeitweise sicher geglaubten Titel noch verlor, war er diesmal ganz abgebrüht.

Zwar fuhr Pereira von der Pole los, doch kurz nach dem Start war der Luxemburger seine Führung los. „Die Startphase lief richtig gut", kommentierte ten Voorde, der sich Pereira bereits in der zweiten Kurve schnappte und danach die Führung behielt. Damit war klar: Nach dem Supercup war der Niederländer auch Meister im deutschen Carrera Cup. Pereiras Team Förch Racing durfte sich über die Team-Meisterschaft freuen, Laurin Heinrich wurde Rookie-Meister. ■



PORSCHE

Endlich Carrera-Champion: Ten Voorde behielt beim Finale die Nerven

BMW M2 Cup

Neuer Cup, alte Idee

Ab diesem Jahr erweitert der BMW M2 Cup die Markenpokal-Landschaft. Der Cup, der sechs Events im Rahmen der DTM absolvieren soll, bringt dabei viel Bekanntes zurück.

Von: **Michael Bräutigam**

Über Jahre hinweg waren die VW-Markenpokale die besten Botschafter für Markenpokal-Sport. Durchgeführt wurden sie – wie zuletzt auch der Audi Sport TT Cup – von Abt Sportsline, die damit einen Zentraleinsatz fuhren. Diese Idee ist nicht neu und wird mit dem Audi Sport Seyffahrt R8 LMS Cup auch bis heute so durchgeführt. Die Tolimit GmbH, die den neuen M2 Cup betreut, geht sogar noch einen Schritt weiter: Hier werden die Autos nicht nur zentral vorbereitet, sondern auch vor jedem Rennen neu verlost.

Die Einschreibegebühr von 100 000 Euro liegt etwa auf dem gleichen Niveau wie beim TT Cup. Dafür sind Verschleiß, Reifen, Sprit und Verpflegung in der eigenen Cup-Hospitality inklusive. Auch Coachings im Rahmen eines „Academy-Programms" gehören zum Paket. Zusätzliche Rechnungen gibt es bei Schäden oder für optionale Versicherungen.

Besonders attraktiv wird der Cup durch den Auftritt im Rahmen der GT3-DTM. Bei sechs Events soll der neue Markenpokal mit dem neuen BMW M2 CS Racing als Einsatzfahrzeug im Rahmen der Serie gastieren. Das Programm umfasst jeweils 45 Minuten freies Training, ein 35-minütiges Qualifying sowie zwei Rennen über je 30 Minuten. Dazu kommen zwei Testtage.

Der Rennwagen verfügt über bis zu 365 PS, ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe, DSC (ESP) und eine Traktionskontrolle. Alle weiteren Infos finden Interessierte und Fahrer im Netz unter www.bmwm2cup.com. ■



BMW

Das Einsatzfahrzeug für den neuen M2 Cup: BMW M2 CS Racing mit 365 PS

NACHRICHTEN

PORSCHE SUPERCUP: NEUES AUTO 2021

In diesem Jahr wird der im Dezember vorgestellte Porsche 911 GT3 Cup auf Basis der Baureihe 992 das neue Einsatzfahrzeug im Porsche Supercup, der wie gewohnt im Rahmen der Formel 1 stattfinden wird. Mit dem neuen Autos springt der Porsche-Markenpokal erstmals über die 500-PS-Hürde.

AUDI SPORT SEYFFARTH R8 CUP: REITER MEISTER

Am Ende kampflos holte sich Tim Reiter den Titel im von Seyffarth Motorsport durchgeführten Audi R8 LMS Cup. Nachdem zum Zeitpunkt des letzten Berichts über die Markenpokale (in MSa 46/2020) noch unklar war, ob das geplante Finale noch stattfinden kann, fand sich nun kein neuer Termin mehr.

RENAULT CLIO CUP: AUCH PEKAR KAMPFLOS DURCH

Genau wie Tim Reiter im R8 Cup kam auch Tomas Pekar nicht mehr dazu, seinen Titel auf der Strecke einzufahren. Nach letztlich nur drei Events war die Saison im Renault Clio Cup Central Europe vorzeitig gelaufen – auch hier fand sich kein neuer Final-Termin mehr. Pekar gelang damit die Titelverteidigung.

FERRARI CHALLENGE: WELTFINALE IM MÄRZ

Erst am ersten März-Wochenende soll in Misano das Weltfinale der Ferrari Challenge nachgeholt werden. Emanuele Tabacchi (I/Trofeo Pirelli) und Roger Grouwels (NL/Coppa Shell) sind die aktuellen Europa-Tabellenführer.

STONEMAN HOLT PRO-TITEL IM LAMBORGHINI

Der Brite Dean Stoneman sicherte sich den Titel der Pro-Klasse der Trofeo Lamborghini. Yury Wagner vom Team Leipert Motorsport wurde Meister im Am Cup, der Pro-Am-Titel ging bereits vorzeitig an Karol Basz und Andrzej Lewandowski.



GLÄNZEL

Dominique Aegerter wird dieses Jahr sowohl in der MotoE als auch in der Supersport-WM fahren. Im MSa-Interview erklärt der 30-jährige Schweizer, wie er diese Doppelbelastung bewältigen will.

Von: **Imre Paulovits**

Wie haben Sie den Jahreswechsel verbracht?
Eigentlich gemütlich zu Hause mit Familie. Ich war auch wieder mal ein bisschen Skifahren und habe trainiert, bin aber in der Schweiz geblieben. Ich habe aber jetzt geplant, mal nach Spanien zu gehen, damit ich endlich wieder Motorrad fahren kann. Damit muss ich aber ein bisschen warten, denn die haben dort unten noch neue Regelungen, und ich muss noch abwarten, wie die sich in nächster Zeit ändern. Als Profisportler kann man schon einreisen, es ist aber an jedem Ort etwas anders, was man machen darf. In Barcelona ist es anders als in Valencia, und darum bin ich es noch am abklären. Aber ich denke, in ein, zwei Wochen werde ich runtergehen.

Wo wollen Sie dort trainieren?
In der Nähe von Valencia und Barcelona. Ich wollte dort Supermoto und Motocross fahren und konditionelles Training machen.

Machen Sie etwas Spezifisches, damit Sie für Ihr Doppelprogramm sowohl in der MotoE als auch in der Supersport-WM optimal vorbereitet sind?
Ich denke, ich bin sehr gut trainiert. Ich war letzte Woche beim Militär und habe die verschiedenen Tests gemacht. Konditionstests mit Laktat, Fett-Test und Bluttest, Kraft-Test, und ich stehe eigentlich gut da. Ich probiere natürlich, mich in dieser Zeit gut vorzubereiten, denn es wird eine strenge Saison geben. Ich bin aber bereit und fühle mich fit. Das ist für beide Serien am wichtigsten.

Wie ist Ihre Fitness im Vergleich zu den Vorjahren?
Sie hat sich im Großen und Ganzen gehalten. An ein paar Stellen hat sie sich verbessert, an anderen verschlechtert, insgesamt ist sie nicht so schlecht. Es kommt immer auf die Vorarbeit an. Diesmal habe ich die Tests gleich

Dominique Aegerter: 2020 zwei Siege in der MotoE

GLÄNZEL

„Ich will in beiden Meisterschaften ganz vorn sein“

nach Weihnachten und Neujahr gemacht, und da war ich beim Puls über 170 etwas schlechter als letztes Jahr. Aber im Grundbereich um 130 war ich etwas stärker als letztes Jahr.

Wie hat es sich ergeben, dass Sie dieses Jahr in zwei Meisterschaften fahren?
Mein Bruder Kevin hat sich sehr intensiv umgeschaut, dass ich die Möglichkeit habe, noch irgendwo zu fahren. Das Ziel war sicher zunächst die Moto2. Da haben wir aber keine Möglichkeit gehabt. Die MotoE bei Intact haben wir dann ziemlich früh unterschrieben. Dann haben wir geschaut, dass ich irgendwo in der Superbike- oder der Supersport-WM unterkommen kann, denn nur diese sieben Rennen in der MotoE sind doch sehr wenig, um auf dem Level zu bleiben, das ich habe. Man muss doch immer wieder auf die Rennstrecke und Rennen fahren, damit man auch das Level halten und verbessern kann. Da bin ich sehr froh, dass wir noch die Möglichkeit mit Ten Kate in der Supersport-WM gefunden haben, das ein sehr professionelles Team ist und auch nicht so viel Geld wollte.

Wie finanzieren Sie dieses Projekt?
Wir haben mit Kreafeuer noch einen neuen Sponsor an Land geholt, der unbedingt wollte, dass ich in der Moto2, in der Superbike- oder der Supersport-WM fahre. Dieses Budget hat er gleich übernommen. Das Gute ist, dass wir mit ihm und meinen Sponsoren aus diesem Jahr ein gutes Paket haben.

Sind Sie schon mal einen 600er Supersportler gefahren?
Eine 600er bin ich schon mal gefahren, ein-, zweimal auch eine R6, aber alles nicht rennmäßig. Daran muss man sich sicher gewöhnen. Aber ich denke, ich bin immer noch ein guter Motorradfahrer, habe Benzin im spritzigen Blut, und ich werde in einem guten Team, zu dem ich Vertrauen habe, und dessen Werkstatt ich schon gesehen habe, sicher vorne mitfahren können.

Es sieht dieses Jahr nach einer sehr starken Supersport-WM aus. Haben Sie sich nach den Kräfteverhältnissen umgesehen?
Ich weiß, dass starke Fahrer dabei sind wie Federico Caricasulo, Randy Krummenacher, Jules Cluzel, Philipp Öttl, Can Öncü, Raffaele de Rosa oder Niki Tuuli. Eine Weltmeisterschaft ist nie langsam. Am umkämpftesten ist sicher die Moto2, da sind die ersten 20 top. Aber auch in der Supersport kann man sicher zehn sehr gute Fahrer aufzählen. Es können auch noch einige unerwartete Gäste dazukommen. Aber ich bin zehn Jahre Moto2 gefahren, auf verschiedenen Motorrädern. Und ich habe super trainiert, bin sehr fit, und ich will allen zeigen, dass ich noch schnell Motorrad fahren kann. Ich habe ein Team hinter meinem Rücken, von dem ich weiß, dass sie mir ein Top-Motorrad bereitstellen. Das gibt mir das Vertrauen, dass ich ganz vorne mitfahren kann.

> „Ich bin zehn Jahre in der Moto2 gefahren, habe super trainiert, bin fit und will allen zeigen, dass ich noch schnell Motorrad fahren kann.“
>
> Dominique Aegerter

Randy Krummenacher ist ein Schweizer Weltmeister, Sie kennen sich aus der Moto2. Wird es mit ihm eine besondere Konkurrenz geben?
Für mich ist Randy ein Konkurrent wie jeder andere. Ich habe auf der Rennstrecke keine Freunde. Es ist sicher cool, dass er auch mit dabei ist, es ist gut für unsere Schweizer Sponsoren. Ich hoffe, dass dadurch auch das Schweizer Fernsehen aufwacht und uns vielleicht sogar live übertragen wird. Wir fahren schließlich auf höchstem Niveau. Und wenn zwei Schweizer um Podestplätze kämpfen können – das wäre ein Traum für mich und die Schweiz.

Läuft Ihr Honda Superbike-Testvertrag weiter?
Das läuft dieses Jahr nicht weiter. Als wir den MotoE-Vertrag unterschrieben haben, haben wir noch versucht, auch einen Testvertrag zu bekommen, aber die Japaner bei Honda haben gesagt, dass sie, solange die Corona-Situation da ist und man als Europäer nicht nach Japan reisen kann, keinen neuen Vertrag machen werden. Dann haben wir ihnen gesagt, dass wir einen Yamaha-Supersport-Vertrag vorliegen haben, und dann haben sie mir gesagt, dass sie mir da keine Steine in den Weg legen wollen. Man kann in Zukunft wieder weiterschauen. Aber wie es jetzt mit der Corona-Situation aussieht, konnten sie mir keinen neuen Vertrag geben.

Was haben Sie aus der letzten MotoE-Saison gelernt?
Ich habe sicher gelernt, wie man mit einem solchen Elektro-Motorrad fahren muss. Es ist komplett anders zu fahren als ein Benzin-Motorrad. Ich habe sicher auch das Team kennengelernt und natürlich den ganzen Ablauf. Wie es ist, ein Rennen mit nur sechs oder sieben Runden zu haben, wie man die E-Pole, bei der es auf nur eine schnelle Runde ankommt, zu fahren hat, das habe ich alles dazugelernt. Die Rennen, die ich beendet habe, habe ich alle auf dem Podium beendet, bis auf das letzte, wo ich vom letzten Startplatz aus starten musste. Da bin ich Vierter geworden. Ich bin leider zweimal abgeschossen worden, ansonsten habe ich bewiesen, dass ich zu den besten MotoE-Fahrern zähle. Das will ich dieses Jahr auch wieder beweisen.

Was könnte in diesem Jahr dort besser werden als in Ihrer Rookie-Saison?
Es wird sicher wichtig sein, in jedem Training gleich vorne mit dabei zu sein, eine saubere E-Pole zu fahren, dann einen guten Start zu haben und gleich in den ersten paar Runden gleich vorne mit dabei zu sein. Keine Fehler zu machen, Ellbogen raus, Knie raus, sich breit machen und attackieren. Wenn sie mich wieder abschießen, kann ich nichts machen. Aber ich hoffe, dass ich dieses Jahr die Schutzengel bei mir haben werde.

Wie sieht es bei Terminüberschneidungen in den beiden Serien aus?
Ganz klar ist, dass MotoE die Priorität hat und ich da alle Rennen fahren werde. Wenn es zu einer Überschneidung kommt, möchte ich in beiden Klasse weit vorne sein. Ich hoffe, dass die Corona-Welle in dieser Hinsicht noch etwas in unsere Karten spielt, dass die Dorna nicht an den gleichen Wochenenden zwei Veranstaltungen macht.

Was haben Sie sich für dieses Jahr zum Ziel gesetzt?
Das Ziel ist klar: In beiden Klassen ganz vorn zu sein. ■



Dominique Aegerter

Geburtstag: 30.09.1990
Geburtsort: Rohrbach (CH)
Herkunftsland: Schweiz

WM-KARRIERE
2007: 125GP, Aprilia (23.)
2008: 125GP, Derbi (16.)
2009: 125GP, Derbi (13.)
2010: Moto2, Suter (15.)
2011: Moto2, Suter (8.)
2012: Moto2, Suter (8.)
2013: Moto2, Suter (5.)
2014: Moto2, Suter (5.)
2015: Moto2, Kalex (17.)
2015: Moto2, Kalex (12.)
2015: Moto2, Suter (12.)
2016: Moto2, KTM (17.)
2019: Moto2, MV Agusta (22.)
2020: MotoE, Energica (3.)
Moto2, NTS (28.)

Hobbys
Motocross, Skifahren



Davide Brivio: In mehr als 30 Jahren Motorradsport viel Erfolg angehäuft

SUZUKI

Brivio geht zur Formel 1

Schock für das Weltmeister-Team von Suzuki: Teamchef Davide Brivio hat gekündigt und wird Teamchef von Fernando Alonso in der Formel 1. Wie geht es jetzt mit den Blauen weiter?

Von: **Imre Paulovits**

Damit hätte wohl niemand gerechnet. Davide Brivio hat das MotoGP-Team von Suzuki, mit dem der Hersteller aus Hamamatsu 2020 die Fahrer- und die Team-WM gewonnen hat, mit einem weißen Blatt Papier begonnen, noch bevor Suzuki in die höchste Motorradsportliga zurückgekehrt ist. Es wurde als sein Lebenswerk angesehen, dass er mit dem Titel zum Ziel geführt hat. Doch nun verlässt er Suzuki, um neue Ziele und Herausforderungen zu verfolgen: Der 57-jährige Italiener wurde von Alpine, das heißt dem Renault-Konzern, angeworben, um das neue Team – passender Weise auch in Blau – mit Rückkehrer Fernando Alonso ebenso schlagkräftig zu machen, wie ihm dies bei Suzuki gelungen ist.

Davide Brivio hat eine lange Erfolgsgeschichte im Motorradsport. 1989 arbeitete er noch als Programmierer in einer Softwarefirma, als er gebeten wurde, die Pressearbeit für Superbike-WM-Pilot Fabrizio Pirovano zu übernehmen. Schnell wurde daraus die Teamleitung, Brivio kündigte seinen IT-Job und konzentrierte sich ganz auf den Motorsport. Bei Belgarda-Yamaha war er maßgeblich an der zweiten Vizeweltmeisterschaft von Pirovano beteiligt, später wiederholte er dies mit Noriyuki Haga, und als 2002 das MotoGP-Team von Yamaha bei den Italienern angesiedelt wurde, kam er ins Grand-Prix-Paddock. 2004 kam Valentino Rossi ins Team, und Brivio wurde mehr als nur sein Helfer im Hintergrund bei vier WM-Titeln. Als Rossi 2011 zu Ducati ging, kündigte Brivio bei Yamaha und wurde persönlicher Manager des neunfachen Weltmeisters, baute das Imperium auf, das dem Superstar mittlerweile weit mehr Einnahmen bringt als sein Fahrer-Salär.

Der Mastermind

Obwohl er viel Freude an dem Job mit Rossi hatte, nahm Brivio 2012 das Angebot von Suzuki an und stellte mit großem Enthusiasmus und genau solcher Fachkenntnis zuerst das Testteam und dann die Einsatz-Mannschaft zusammen. „Es war immer mein Traum, ein MotoGP-Team zu leiten, und obwohl der Job bei Rossi eigentlich gar kein richtiger Job war, sondern pure Freude, habe ich diese Herausforderung angenommen“, erzählte er später über seine Entscheidung.

Es muss auch wieder die Herausforderung sein, die den Mastermind aus Mailand zu dem Abenteuer Formel 1 treibt. Die Frage ist, ob sein Erfolgsrezept auch dort anzuwenden ist. Brivio hat es in der MotoGP bestens verstanden, die richtigen Leute auf die richtigen Posten zu setzen, damit das im Vergleich zu Honda, Yamaha und Ducati mit recht kleinem Budget operierende Unternehmen effizient wurde. Dazu war es die freundliche, familiäre Atmosphäre, auf die er immer großen Wert gelegt hat, die die Truppe zusammengeschweißt und zum Erfolg geführt hat. Jetzt muss er beweisen, dass dies auch im eiskalten Haifischbecken der Formel 1 funktioniert.

„Es war wie vor acht Jahren“, gibt Brivio zu. „Eine neue berufliche Herausforderung wurde unerwartet an mich herangetragen, und ich habe mich entschlossen, sie anzunehmen. Es war eine sehr schwierige Entscheidung. Das Schwierigste ist, die Gruppe zu verlassen, mit der ich das Projekt gestartet habe. Auch all die Leute, die seither gekommen sind und dieses Team zu dem gemacht haben, was es wurde, werden mir fehlen. Das stimmt mich traurig, andererseits bin ich sehr motiviert von der neuen Aufgabe. Und dies hat den Ausschlag für meine Entscheidung gegeben. Der MotoGP-WM-Titel mit Suzuki wird für immer in den Geschichtsbüchern bleiben und hat einen speziellen Platz in meinen Lebenserinnerungen. Ich kann mich beim Suzuki-Management nur für das Vertrauen bedanken, das sie mir von Beginn an entgegengebracht hatten. Ich muss auch all denen danken, die im Werk in Japan und an der Rennstrecke zu diesem Erfolg beigetragen haben, ganz besonders Joan Mir und Álex Rins. Wir hatten eine großartige Saison 2020, und dass Joan Weltmeister wurde, hat nicht nur meinen Traum wahr werden lassen, sondern auch den all der Leute, die so hart an dieser Reise gearbeitet haben. Ich wünsche Suzuki, dass sie in Zukunft noch stärker werden und bleibe in meinem Herzen für immer ein Suzuki-Fan.“

Was wird aus Suzuki?

Wer Brivios Stelle übernimmt ist derzeit noch unklar. Sicher ist, dass er eine riesige Lücke hinterlässt. Suzuki-Projektleiter Shinichi Sahara war auch völlig vor den Kopf gestoßen. „Ganz ehrlich, es war eine Schocknachricht für mich“, gesteht der weißhaarige Japaner. „Für mich ist es, als wäre ein Stück von mir herausgerissen worden, denn ich habe mit ihm jeden Schritt besprochen. Letztes Jahr haben wir trotz dieser schwierigen und ungewöhnlichen Zeit fantastische Ergebnisse erreicht. 2021 wird ein noch wichtigeres Jahr für uns sein, wir müssen diesen Schwung beibehalten, und wir müssen sehen, wie wir dies ohne ihn bewerkstelligen. Zum Glück habe ich in den meisten Dingen eine sehr ähnliche Sichtweise, deshalb wird es hoffentlich nicht so schwierig, die bisherige Richtung beizubehalten. Wir können ihm nur das Beste und viel Glück für seine Zukunft wünschen.“ ■



SUZUKI

Das Beste zum Schluss: Brivio (rechts) gratuliert Joan Mir zum MotoGP-WM-Titel

MotoGP

Rossi: Wieder Podest

Auch wenn Valentino Rossi mit Luca Marini und „Uccio“ Salucci im Ferrari von Kessel Racing bei den Gulf 12 Hours wieder einen Podestplatz in seiner Kategorie herausfuhr, so hatten sie mehr Probleme als im Vorjahr.

Von: **Imre Paulovits**

Im Dezember 2019 brachte Valentino Rossis fahrerische Brillanz in der letzten Stunde der Gulf 12 Hours, damals noch auf dem Formel-1-Kurs von Abu Dhabi, den Klassensieg in der Pro-Am-Wertung. Da hatte es sein Team diesmal in Bahrain, wohin das Rennen wegen der Coronakrise verlegt wurde, schwerer. Wieder im Kessel-Ferrari 488 GT3 und wieder mit seinem Halbbruder Luca Marini und seinem Jugendfreund Alessio „Uccio“ Salucci als Partner, fingen die Probleme schon im Qualifying an. Es galt diesmal nicht die Zeit des schnellsten Piloten, sondern die Durchschnittszeit der drei Piloten, und dabei fingen sich Salucci zwei Sekunden, Marini und Rossi anderthalb Sekunden gegenüber den Trainingsschnellsten ein – und mussten so vom achten Startplatz aus ins Rennen gehen.

Im Rennen fuhren sie zwar bis auf den dritten Platz in der Pro-Am-GT3 und auf den vierten Platz im Gesamtergebnis vor. Dabei kassierte Salucci aber eine Durchfahrtsstrafe, weil er während der Ausfahrt aus der Boxengasse die durchgezogene weiße Linie überfahren hatte. Zum Schluss lag das VR46-Team zwei Runden hinter den Gesamtsiegern Isa Bin Abdulla Al-Khalifa, Ben Barnicoat und Martin Kodric im McLaren 720S GT3 zurück. ■



FERRARI

Valentino Rossi: „Die Nacht in Abu Dabi hat uns letztes Mal besser gelegen“

Motorrad-WM

Tex Geissler wurde 50

Als Rennfahrer fuhr er beim Heim-GP hinter Valentino Rossi und Yoshiaki Kato, als Techniker gewann er mit Brad Binder in der MotoGP. Letzten Sonntag feierte Manfred „Tex“ Geissler seinen 50. Geburtstag.

Von: **Imre Paulovits**

Er wirkte schon als Rennfahrer viel jünger, als er war, und bis heute hat Tex Geissler nichts von seiner Jugendlichkeit verloren. 1991, mit 20 Jahren, begann er mit dem Motorsport, wurde 1993 Deutscher Meister bei den 125ern, und im gleichen Jahr vertrat er den verletzten Peter Öttl bei den Grands Prix von Australien und Malaysia. Ein Jahr später konnte er seine erste komplette WM-Saison im Aprilia-Team von Harald Eckl bestreiten, wurde dort 1995 WM-15. und 1996 WM-16. 1997 fuhr er bei UGT, und obwohl er auf dem Nürburgring ein Highlight setzte und aufs Podest fuhr, konnte er für 1998 keinen Platz finden und hängte seinen Helm an den Nagel.

Von Dirk Debus lernte er das Data Recording und kam so in die MotoGP. Seit 2016 ist er bei KTM, seit 2017 im MotoGP-Rennteam, und mit Brad Binder hat er dieses Jahr in Brünn seinen ersten MotoGP-Sieg feiern können. ■



ROMERO

Gereift, aber doch jugendlich geblieben: KTM-Daten-Analytiker Tex Geissler

NACHRICHTEN

MOTOGP

Nach dem überraschenden Ausstieg von Davide Brivio im Suzuki-Werksteam überschlagen sich die Gerüchte um seine Nachfolge. In Italien werden die Namen Livio Suppo (Ex-Ducati und Repsol-Honda), Paolo Ciabatti (Ducati), Wilco Zeelenberg (Petronas-Yamaha) und Ex-Weltmeister Kevin Schwantz am höchsten gehandelt.

MOTORRAD-WM

Der Gesundheitszustand des seit dem 28. Dezember wegen Covid-19 auf der Intensivstation des Krankenhauses Carlo Alberto Pizzardi in Bologna liegenden Ex-Weltmeisters und Teambesitzers Fausto Gresini hat sich nach Auskunft des Krankenhauses stabilisiert. Gresini wird nicht mehr im künstlichen Koma gehalten, ist bei Bewusstsein, muss aber weiterhin maschinell beatmet werden.

MOTOGP/SUPERBIKE-WM

Für den 20.–21. Januar hat Kawasaki die Strecke von Jerez gemietet. Dort soll neben zahlreichen Superbike-WM-Teams auch Stefan Bradl die MotoGP-Honda fahren. Bislang sind neben dem Kawasaki-Werksteam mit Jonathan Rea und Alex Lowes Orelac Racing Kawasaki mit Isaac Viñales und Leonardo Taccini, das Honda-Superbike-Werksteam mit Álvaro Bautista und Leon Haslam, das Ducati-Werksteam mit Scott Redding und Michael Ruben Rinaldi, Go Eleven-Ducati mit Chaz Davies, Barni Ducati mit Tito Rabat und Pedercini-Kawasaki mit einem noch zu bestimmenden Fahrer angemeldet. Dazu wollen Maverick Viñales, Johann Zarco und Michele Pirro mit Superstock-Motorrädern trainieren.

SUPERSPORT-300-WM

Der Name Viñales wird nun noch stärker im Superbike-WM-Paddock vertreten sein. Ángel Viñales, der Vater von Maverick, gründet ein Supersport300-Team.

IDM Superbike 1000: Nach WM-Aufstieg von Jonas Folger Nachfolger gesucht

BÖRNER

Große Euphorie für IDM

Die Einschreibungen für die IDM-Saison 2021 sind noch nicht geöffnet, doch viele Teams haben sich bereits mit ihren Fahrern geeinigt und planen fest mit dem Einsatz in der Internationalen Deutschen Motorradmeisterschaft.

Von: **Toni Börner**

Es sind noch knappe fünf Monate, bis die IDM plangemäß am Lausitzring in die neue Saison starten wird. Promoter Motor Presse Stuttgart wird die Einschreibungen am 1. Februar freischalten, wenn das Organisationssystem umgestellt ist. Ungeachtet dessen haben sich viele Teams bereits mit Fahrern für die – hoffentlich – volle Saison 2021 geeinigt. Einige Mannschaften verstärken ihr Engagement sogar noch.

So ist aus dem EGS-alpha-Van Zon-BMW Team zu hören, dass neben Ilya Mikhalchik und Tim Eby zwei weitere Piloten in der IDM Superbike 1000 zum Einsatz kommen werden. Auch eine Teilnahme am letztes Jahr neu gegründeten ProSuperstock-Cup zieht die Mannschaft um den Belgier Werner Daemen wohl in Erwägung. Mikhalchik will nach dem an Jonas Folger verlorenen Titel nun seine Nummer 1 zurückerobern – Folger wechselt auf BMW und mit dem Bonovo-Action-Team in die Superbike-Weltmeisterschaft. Trotzdem wird das von MGM Racing und Michael Galinski operierte Yamaha-Team in der IDM Superbike verbleiben. Als Fahrer bleibt Marc Moser an Bord, neu ins Team kommt der Österreicher Philipp Steinmayr. Letzterer hatte 2020 in der IDM Superbike schwer Eindruck hinterlassen: Nur er, ein Mechaniker, seine Freundin und eine Werkzeugkiste wurden – natürlich nebst der von YART vorbereiteten Yamaha R1M – an die Strecke gebracht, und dennoch mischte er munter in den Top 10 mit. Selbst auf ihm neuen Strecken wie dem Lausitz- und Sachsenring.

Nach Cup-Aus mehr IDM

Neu ist auch, dass Benny Wilbers in seinem gleichnamigen BMW-Racing-Team zwei Fahrer einsetzt. Neben Florian Alt, der in der Mannschaft bleibt, kommt Marco Fetz neu dazu. Wilbers hat „leider“ Kapazitäten, denn das Teilnehmerinteresse am BMW Motorrad BoxerCup, welchen er als Promoter ausrichtete, hielt sich in Grenzen, und der Cup ist daher ad acta gelegt. „Dafür haben wir nun zwei heiße Eisen im Feuer“, ist sich Wilbers bezüglich des Superbike-Auftritts sicher. Alt habe bereits 2020 erstklassige Entwicklungsarbeit geleistet. „Zusammen mit unserem technischen Leiter Burkhard Stember hat er das Traction-Control-Fahrwerk zur Marktreife geführt, dies wird nun in Serie produziert.“

Auch Emil Weber greift größer an. Das offizielle Team von Kawasaki Deutschland wird unter dem Weber-Motos-Banner



BÖRNER

GERT56: Mit Toni Finsterbusch (Bild) und Lucy Glöckner aus der EWC in die IDM



BÖRNER

Valentin Debise (#23): Nach starkem Einstand nun IDM-Superbike-Fixstarter



BÖRNER

IDM-Supersport 300: Großes Engagement aus Deutschland und Holland

zwei Piloten an den Start schicken: Valentin Debise war bereits beim IDM-Finale auf dem Hockenheimring dabei und von sehr schlechten Startplätzen durch das Feld gepflügt, er holte sogar ein Podest. Damit empfahl er sich für die IDM-Saison 2021, auch weil er – im Gegensatz zu Vorgänger Erwan Nigon – die Priorität bei Terminüberschneidungen mit der Langstrecken-WM auf die IDM legen wird. Sein Teamkollege wird Nico Thöni aus Österreich, der 2020 den ProSuperstock-Cup dominierte. „Der Wechsel fühlt sich gut an, und das war natürlich auch unser Plan: im Cup zeigen, was ich kann, und dann in die IDM-Superbike gehen“, so Thöni, der Ziele in den Top 10 und Top 5 angibt, auch wenn „das sicher nicht leicht werden wird, weil das Feld so stark ist und ich nicht alle Strecken kenne.“

Zwei neue Teams werden in der IDM Superbike 2021 am Start sein, die auch noch zusammenarbeiten und auch bekannte Namen und Gesichter einsetzen werden. Aus der Langstrecken-Weltmeisterschaft wechselt GERT56 nach Klassensiegen beim Bol d’Or und den 24 Stunden von Le Mans in den Sprintrennbetrieb. Mit Toni Finsterbusch hatte man bereits im September in Hockenheim erste IDM-Luft geschnuppert. Nun ist auch Fahrerin zwei bekannt: Lucy Glöckner kehrt zurück in die Königsklasse des deutschen Motorradrennsports und bleibt quasi in ihrem Team der letzten Jahre. Als Partner-Team geht F73 Academy / Werk2 by MCA mit Christof „Fifty“ Höfer und Leon Langstädtler ins Rennen. GERT56 wird außerdem Rico Löwe in den Superstock-Cup senden.

Auf Markensuche

Nach dem Ausstieg von Suzuki stehen mehrere Teams derzeit noch „ohne Motorrad“ da, darunter die Teams HPC Power Hertrampf und Laux Suzuki. Während Stefan Laux derzeit nur mit der 300er-Klasse plant, überlegt Hertrampf noch den Markenwechsel. Er ist als Motorradhändler für mehrere Marken bekannt und hat quasi „freie Auswahl“. In der Langstrecken-WM schickte er schon die Ducati Panigale V4R an den Start. Doch auch Honda wäre eine Option, ebenso Kawasaki – Denis Hertrampf verhandelt in alle Richtungen. Bei Honda gesetzt ist aber weiter das Team Holzhauer Racing Promotion, wo es wohl auch mit dem Italiener Alessandro Polita und dem Deutschen Julian Puffe weitergehen wird.

Pepijn Bijsterbosch macht mit seinem eigenen BMW-Team weiter, ebenso plant dies Marc Neumann. Björn Stuppi wird auch wieder auf BMW unterwegs sein, weitere Details sind noch offen. Stefan Kerschbaumer ist auf Arbeitssuche. Ricardo Brink wechselt von Yamaha zu BMW

Großes Engagement

RT Motorsports by SKM – Kawasaki von Rob Vennegoor und Frank Krekeler wird sich auch breiter aufstellen: Mit dem Holländer Rob Hartog und dem Südafrikaner Dino Iozzo debütiert die Mannschaft in der IDM Supersport 600. Bei den 300ern kommen Jorke Erwig und Marvin Siebdrath aus Deutschland sowie die Australierin Sharni Pinfold und der Niederländer Luca de Vleeschauwer zum Einsatz. Die Freudenberg WorldSSP Junior Academy plant mit Vorjahresmeister Lennox Lehmann, mit Dirk Geiger und dem Österreicher Leo Rammerstorfer.

In der IDM Supersport 600 machen außerdem Max Enderlein und Jan-Ole Jähnig ihr eigenes Team auf. Kawasaki Schnock plant erneut mit vier Fahrern, bislang sind aber nur Sandro Furter und Severin Bingisser gesetzt. „Mit Luca Grünwald verhandeln wir noch“, so Teammanager Roman Raschle über den Vorjahresmeister. ■

DIE WICHTIGSTEN TEAMS DER IDM 2021

IDM Superbike 1000

Team	Name	Motorrad
BCC Racing	Ricardo Brink (NL)	BMW
Wilbers-BMW-Racing	Florian Alt (D)	BMW
	Marco Fetz (D)	BMW
Kawasaki Weber-Motos	Valentin Debise (F)	Kawasaki
	Nico Thöni (A)	Kawasaki
Bonovo Action / MGM Racing	Marc Moser (D)	Yamaha
	Philipp Steinmayr (A)	Yamaha
GERT56	Toni Finsterbusch (D)	BMW
	Lucy Glöckner (D)	BMW
F73 Academy / Werk2 by MCA	Christof Höfer D)	BMW
	Leon Langstädtler (D)	BMW
Holzhauer Racing Promotion	Alessandro Polita (I)	Honda
	Julian Puffe (D)	Honda
EGS-alpha-Van Zon-BMW	Ilya Mikhalchik (UA)	BMW
	???	BMW
	???	BMW
	Tim Eby (D)	BMW
Hess Racing	Dominic Schmitter (D)	???
Team HPC Power Hertrampf	Daniel Kartheininger (D)	???
???	Björn Stuppi (D)	BMW
	Pepijn Bijsterbosch (NL)	BMW
	Kevin Sieder (A) (?)	???
Neumann Racing	Marc Neumann (D) (?)	???
???	Jan Mohr (A) (?)	???
???	Stefan Kerschbaumer (A) (?)	???

IDM Supersport 600

Team	Name	Motorrad
FÜSPORT RT Motorsports	Rob Hartog (NL)	Kawasaki
by SKM – Kawasaki	Dino Iozzo (ZA)	Kawasaki
Bonovo action / MGM Racing	Milan Merckelbagh (NL)	Yamaha
	Patrick Hobelsberger (D)	Yamaha
Kawasaki Weber-Motos	Gabriel Noderer (D)	Kawasaki
	???	Kawasaki
Lentink Sports Racing	Jeroen Hilster (NL)	Yamaha
Hess Racing	Marcel Brenner (CH)	Yamaha
Kawasaki Schnock Team Motorex	Sandro Furter (CH)	Kawasaki
	Severin Bingisser (CH)	Kawasaki
	Luca Grünwald(D) (?)	Kawasaki (?)
	???	Kawasaki
Enderlein-Jähnig-Racing	Max Enderlein (D)	Yamaha
	Jan-Ole Jähnig (D)	Yamaha

IDM Supersport 300

Team	Name	Motorrad
FÜSPORT RT Motorsports	Jorke Erwig (D)	Kawasaki
by SKM – Kawasaki	Sharni Pinfold (AUS)	Kawasaki
	Luca de Vleeschauwer (NL)	Kawasaki
	Marvin Siebdrath (D)	Kawasaki
Freudenberg WorldSSP	Dirk Geiger (D)	KTM
Junior Academy	Lennox Lehmann (D)	KTM
	Leo Rammerstorfer (A)	KTM
Laux Racing	Lucy Michel (D)	Yamaha
	Benjamin Baumgartner (A)	Yamaha



RALLYZONE

Honda-Doppel: Kevin Benavides vor Jose Cornejo Florimo

Der Fluch des Jojo-Effekts

Die 43. Dakar-Rallye wird als eine der abwechslungsreichsten und unberechenbarsten in die Annalen eingehen. Klar war nach der Marathonetappe nur, dass der aktuelle Etappensieger am nächsten Tag ziemlich sicher die schlechtesten Karten haben würde.

Von: **Thomas Schiffner** und **Imre Paulovits**

Ein neues Wort im Dakar-Vokabular machte in den bis Montag acht gefahrenen Etappen im Biwak die Runde: der Jojo-Effekt.

Was passiert da in der Wüste? Die Spitzenreiter im Zwischenklassement nach den ersten sieben Tagen hießen Toby Price, Joan Barreda, Skyler Howes, Xavier de Soultrait, Kevin Benavides, Price und Jose Cornejo Florimo. Nur Price lag zweimal vorn, nie konnte jemand zwei Etappen nacheinander gewinnen.

Der Grund liegt auf der Hand: Seit diesem Jahr werden die Roadbooks unmittelbar vor dem Start ausgegeben. Die Navigation ist für die Werkspiloten nun genauso schwierig wie für die einsamen „Rucksackfahrer“ und weitaus anspruchsvoller als letztes Jahr.

Brabec (ver)zweifelte

Der Etappensieger hat die zweifelhafte Ehre, am nächsten Tag als Erster zu starten. Die Autos fahren nach den Motorrädern los, und der Frühstarter findet keine Spuren, an denen er sich orientieren kann. In der vergangenen Woche gab es zudem an mehreren Tagen heftige Sandstürme, sodass die Spitzengruppe gar keine Spuren vorfand. So können die, die weiter hinten starten, richtig viel Zeit gutmachen. Die Autos haben den Luxus, dass sie von den Motorrädern bereits gute Spuren haben.

Titelverteidiger Ricky Brabec, der letzten Sonntag für HRC seine erste Etappe gewann, verzweifelte schier an dieser Konstellation: „Wir müssen für diese Rallye eine neue Strategie finden“, sagte er vorletzten Dienstag nach der dritten Etappe. In einer Sand- und Schluchtenlandschaft auf einem Rundkurs um Wadi Al Dawasir verfuhren sich viele Fahrer in starken Sandstürmen, es gab zahllose Stürze herumirrender Piloten zwischen mannsgroßen Felsbrocken. Barreda und Brabec, die als Erste losfahren mussten, kamen auf die Plätze 29 bzw. 24.

> „Wir sind jetzt ziemlich gute Freunde, alle Topfahrer. Ich fahre mit einigen zusammen. Es macht Spaß, denn die Dakar fährt sich sehr schön dieses Jahr.“
>
> Xavier de Soultrait, Husqvarna

Und der Jojo-Effekt setzte sich fort: Etappensieger Toby Price am nächsten Tag P22. Barreda, Gewinner von Stage 4 letzten Donnerstag, P17. Und so weiter. Brabec, der bis zum letzten Sonntag nicht nach vorn kam, grübelte: „Es hat wohl noch niemand verstanden, wie er sich diese Rallye einteilen muss.“ Neue Anforderungen schufen auch neue, über die Werke hinausgehende Allianzen. Der Franzose Xavier de Soultrait (nach Etappe 7 noch Vierter), der von Yamaha in sein eigenes Husqvarna-Team wechselte: „Wir sind alle ziemlich gute Freunde, alle Topfahrer, und ich fahre mit einigen von ihnen. Es macht eine Menge Spaß, weil die Dakar dieses Jahr sehr schön zu fahren ist. Die Strecken sind nicht gefährlich.“

Für das Honda-Team lief es trotz der Navi-Probleme gut: Auf den Etappen 2, 5 und 7 gab es Doppelsiege für die Roten. Den ersten Teil der Marathonetappe (Mechaniker dürfen nach der Zielankunft nicht an die Motorräder) nach dem Ruhetag am letzten Sonntag gewann Ricky Brabec mit 2.07 Minuten Vorsprung auf seinen chilenischen Teamkollegen Cornejo Florimo im Ziel in Sakaka. Aber Cornejo übernahm als sechster Fahrer die Führung in der Gesamtwertung mit einer (!) Sekunde Vorsprung auf KTM-Leader Toby Price. Und das nach 4778 Kilometern.

Neuer Dakar-Held könnte aber ein anderer Honda-Mann werden:

Kevin Benavides gewann die schwerste, die fünfte Etappe. Und das, nachdem er in einer Düne schwer gestürzt war und sich das Nasenbein brach! Trotz folgender Rückschläge rangierte der Argentinier am Montag als Vierter nur 12.58 Minuten hinter der Spitze.

Cornejo macht's

Zu Redaktionsschluss am Montag konnte auf der achten Etappe von Sakaka nach Neom erstmals Jose Cornejo gewinnen und seinen Vorsprung auf den zweitplatzierten Toby Price auf immerhin 1.06 Minuten ausbauen. KTM-Teilhaber Heinz Kinigadner zollt dem Chilenen höchsten Respekt: „Cornejo ist der beste Navigierer im Honda-Team, der kann noch richtig gefährlich werden."

Xavier de Soultrait blieb das Pech auch bei dieser Dakar treu: Der Husqvarna-Pilot stürzte bei Kilometer 267 heftig und musste mit einem Helikopter in die nächste Klinik geflogen werden.

Unglücklich verläuft die Rallye auch für die Yamaha-Piloten: Ross Branch, seit diesem Jahr Werksfahrer aus dem Süden Afrikas, verlor am Sonntag wegen eines Sturzes viel Zeit und lag nach Stage 8 mit 50 Minuten Rückstand nur noch auf Rang 13. Franco Caimi, bis dahin auf P17, musste auf der Montagsetappe mit einem irreparablen Motorschaden aufgeben.

Reifen bremsen ein

Es war Heinz Kinigadner, der sich dafür eingesetzt hat, dass die Reifen bei der Dakar beschränkt werden, damit das Tempo an der Spitze herausgenommen wird. Mit dem Ergebnis dieser Maßnahme ist der Österreicher voll und ganz zufrieden, auch wenn es bei der Marathon-Etappe gerade die KTM-Speerspitze Toby Price traf. „Beim Tankstopp am ersten Tag stellte er fest, dass sich sein Hinterreifen an einem Felsen aufgeschlitzt hatte und sich ein acht Zentimeter langer Riss gebildet hatte. Der Reifen war offen, man konnte den Mousse sehen, und in dieser Etappe war die Reparatur nur mit dem erlaubt, was die Fahrer bei sich hatten. So legte Toby ein Stück Karton ein und zog den Reifen mit Kabelbindern zu. Er musste entsprechend Tempo herausnehmen. Am nächsten Morgen hat er dann noch Spanngurte um den Reifen gewickelt und den Tag so zu Ende gebracht. Er hätte sicher zehn Minuten Vorsprung herausfahren können. Dass er auch so nur eine Minute eingebüßt hat, ist für mich eine fantastische Leistung", resümiert der Österreicher.

Die zweite KTM-Speerspitze Sam Sunderland kämpft mit einer Sehnenscheidenentzündung und muss jeden Tag eine schmerzstillende Spritze bekommen, um überhaupt fahren zu können. Im Angesicht dessen ist sein Rückstand von knapp sechs Minuten eine echte Heldentat.

Das Härteste kommt noch

So unerwartet die Dakar bislang auch verlaufen ist, die größten Dramen folgen in der Regel immer in der letzten Woche. „Wir hatten viel Abwechslung an der Spitze. Aber was noch mehr ins Gewicht fällt, ist die Leistungsdichte vorn. Und man darf bei allen Einschränkungen nicht übersehen, wie brutal schnell das Tempo der Spitzenleute ist", bemerkt Kinigadner. „Das wird sich in der zweiten Woche sicherlich mit Ermüdung sowohl des Materials als auch der Fahrer bemerkbar machen. Aber das ist gut so, denn so eine spannende Dakar hat es schon lange nicht mehr gegeben. Das ist richtiges Racing, das die Fans in Atem hält."

Von den Werksfahrern im Duell zwischen Honda und KTM, die für den Sieg infrage kommen, sind noch vier Honda-Piloten dabei. KTM hat mit Toby Price und Sam Sunderland nur noch zwei Fahrer, auf die sie zählen können. Doch es hat in der Vergangenheit schon große Dramen und Wendungen gegeben, die alles, was in der ersten Dakar-Hälfte passierte, vergessen ließen. Und so werden die schnellen Fahrer, die sich ein ganzes Jahr auf dieses eine Ereignis vorbereitet haben, noch einmal alles geben, um beim Höhepunkt des Rallye-Jahres als Erster auf die Rampe in Jeddah fahren zu können. Wird er rot oder orange gekleidet sein? Oder gibt es eine noch größere Überraschung geben? ■

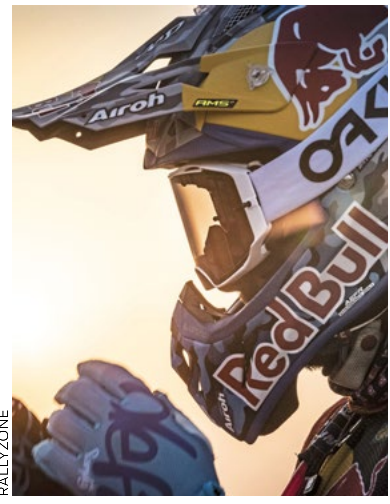
DAKAR-RALLYE 2021 (MOTORRAD)

03.–15. Januar 2021
Stand nach 8 von 12 Etappen

1.	Jose Cornejo Florimo (RCH)	Honda	32:00.11 h
2.	Toby Price (AUS)	KTM	+ 1.06 min
3.	Sam Sunderland (GB)	KTM	+5.57 min
4.	Kevin Benavides (RA)	Honda	+12.58 min
5.	Joan Barreda Bort (E)	Honda	+16.05 min
6.	Ricky Brabec (USA)	Honda	+17.42 min
7.	Skyler Howes (USA)	KTM	+19.20 min
8.	Daniel Sanders (AUS)	KTM	+22.40 min
9.	Lorenzo Santolino (E)	Sherco	+26.59 min
19.	Sebastian Bühler (D)	Hero	+2:06.18 h


HRC

Eine Minute Vorsprung: Cornejo


RALLYZONE

Mit Schmerzspritzen: Sunderland

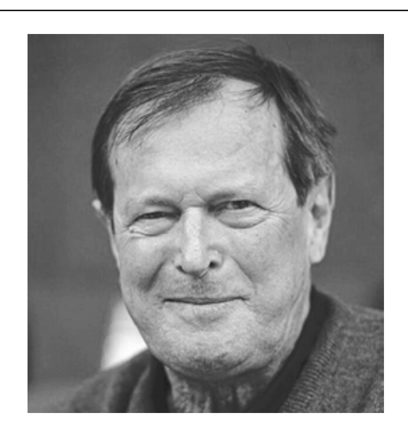

RALLYZONE

KTM-Halbzeitmeister trotz Reifenproblem: Toby „das Tier" Price

NACHRUF HUBERT AURIOL

LEBE WOHL, AFRIKANER

Hubert Auriol war eine der ersten Dakar-Legenden, von der ersten Ausgabe an dabei. Ein Hüne, der durch Motocross und Enduro geschult, richtig gut Motorrad fahren konnte. Weil er in Äthiopien geboren wurde und seine Kindheit überwiegend in Afrika verbrachte, lernte er, das Wetter und die Spuren in der Wüste zu lesen. Und so ging er bei der Dakar völlig auf. Mit BMW gewann er 1981 überlegen und wiederholte seinen Sieg 1983. Nachdem er wegen der politischen Spielchen seines Teamkollegen Gaston Rahier zu Cagiva gewechselt war, half er, deren Wüstenrenner mit Ducati-Motor zu einem Siegermotorrad zu entwickeln. 1987 lieferte er sich ein unbarmherziges Duell mit Cyril Neveu um den Sieg, bis er stürzte und sich beide Knöchel brach. Dann stieg Auriol auf vier Räder um und konnte seine Wüsten-Qualitäten auch dort umsetzen. 1992 wurde er der erste Pilot, der auf zwei und vier Rädern gewinnen konnte. Nachdem er Ende



1994 den Helm an den Nagel gehängt hatte, wurde er ab 1995 Rennleiter der Dakar bei der ASO und übte diese Tätigkeit bis 2004 aus. Doch dem Mann der ersten Stunde gefiel es nicht, in welche Richtung sich die Rallye entwickelte. Ab 2006 machte er seine eigene Rallye, das „Heroes Legend" ganz im Sinne des der ursprünglichen Abenteuers für Amateure. Auriol litt schon länger an Herz-Kreislauf-Beschwerden, am Sonntag erlag er einem Kreislauf-Kollaps. Er wurde 68 Jahre alt. Aber seine Legende lebt weiter.

CUDBY

Vieles neu in USA

Wie gewohnt beginnt auch das Jahr 2021 mit der Supercross-WM. Vieles ist neu und ungewohnt, aber für die Fans weltweit zählt nur eines: Tomac, Webb, Roczen und Co. kämpfen um den begehrten und hochdotierten Titel des Supercross-Champions.

Von: **Frank Quatember**

Gottseidank wird in Amerika trotz Corona-Pandemie, der Erstürmung des Kapitols und dem Ende der Trump-Ära auch noch Supercross gefahren. Die WM-Serie startet in diesem Jahr Mitte Januar allerdings nicht wie gewohnt im kalifornischen Anaheim. Stattdessen gibt es den mit Spannung erwarteten Auftakt in Houston, Texas, der mit mehr als zwei Millionen Einwohnern größten Stadt im Lone Star State. Promoter Feld Entertainment begründete die Entscheidung damit, dass das Angel Stadium in Anaheim im Gegensatz zu Houston ein Baseball-Stadion sei und die Major League Baseball zunächst ohne Fans plane. Die Supercross-Serie 2021 wird aber mit Zuschauern stattfinden, natürlich mit entsprechendem Hygienekonzept. Feld Entertainment wird für 20 bis 25 Prozent der normalen Stadion-Kapazitäten in den sieben SX-Stadien Tickets verkaufen. In Houston sind das immerhin beachtliche 15 000 Plätze! Gefahren werden 17 Rennen in sieben Stadien, darunter vier sogenannte Triple-Events. Ganz neu ist das Format des „Super Tuesday“. Die wilden Rennen unter der Woche wird es bei den vier Triple-Events in Houston, Indianapolis, Arlington und Atlanta geben. Außerdem warten auf die Fans zwei Doppelveranstaltungen in Orlando, Florida und beim Finale in Salt Lake City im Mormonenstaat Utah Anfang Mai. Lediglich bei Runde 9 der Meisterschaft treffen die SX-Stars nur einmal am berühmten „Daytona International Speedway“ aufeinander.

Im Supercross wird in den USA das große Geld verdient und dementsprechend hochklassig wird das Fahrerfeld beim Auftakt in Houston sein. Mit Eli Tomac, Cooper Webb und Jason Anderson stehen die Supercross-Champions der letzten drei Jahre am Start. Doch auch die Konkurrenz um Ken Roczen, Justin Barcia oder Adam Cianciarulo hat den Titel im Visier.



CUDBY

Gehört zum engsten Favoritenkreis: 2019er-Champion Cooper Webb (KTM)

Kawasaki-Doppelspitze

Bei den Mattighofenern setzt man klassisch auf Bewährtes. Das erfolgsverwöhnte KTM-Team unter Legende „The Man“ Roger De Coster (76) bietet wie im Vorjahr neben dem 2019er-Champ Cooper Webb Frankreichs Marvin Musquin auf. Webb ist gesetzt, der 25-jährige Heißsporn kurierte im Sommer eine langwierige Rückenverletzung aus und bekam trotzdem einen Zweijahresvertrag. Musquin (31) will es nach Knie-Operation und der verpassten SX-Saison 2020 noch einmal wissen. Seine Topleistungen als Gesamtvierter in der Outdoorsaison lassen hoffen, dass das Feuer im schmächtigen Franzosen noch brennt. Roger De Coster hat übrigens neben KTM auch bei den Werksteams von Husqvarna und GasGas den Hut auf – und das im fortgeschrittenen Rentenalter. Respekt!

Auch bei Kawasaki setzt man mit Eli Tomac und Adam Cianciarulo auf eine Doppelspitze. Der Titelverteidiger mit der Startnummer 1 ist natürlich der Topfavorit, aber Eli Tomac hat


MONSTER ENERGY

Immer am Limit: Titelverteidiger Eli Tomac (Kawasaki)

mit Cianciarulo eines der größten Talente des Sports und den wohl heißesten Geheimtipp 2021 im eigenen Stall und damit auch im Nacken. Außerdem trainierte Cianciarulo unter der Woche mit F1-Star Daniel Ricciardo, vielleicht bringt das die nötigen Zehntel zum Erfolg …

Beim Factory Honda Team HRC ist die Rollenverteilung klar: Ken Roczen, der seit fünf Jahren für die Roten fährt, ist der Team-Captain und die unumstrittene Nr. 1. Der 26-jährige Thüringer verzichtete auf die Outdoor-Saison, besiegte den Epstein-Barr-Virus und brachte sich punktgenau in Topform. Sein Fokus liegt ausschließlich auf der SX-Meisterschaft und dem ersehnten 450er-Titel. Der Deutsche zählt definitiv zum engsten Kreis der Titelfavoriten, aber vieles hängt von seiner Gesundheit ab.

Seinen Teamkollegen Chase Sexton (21), der zweimal hintereinander die 250er SX-Ostküstenmeisterschaft gewann, haben viele Experten trotz seiner Jugend auf dem Zettel. Sexton stammt aus dem Honda-Amateurprogramm, gewann im letzten Jahr das Finale der US-Motocross-Meisterschaft als 450er Rookie und kommt mit vielen Vorschusslorbeeren nach Texas.



HRC

Ken Roczen: Letzte Chance 2021?

KTM, Husqvarna, GasGas

Nach aktuellem Stand dürfte beim Start in Houston auch Dylan Ferrandis auf der Star-Racing-Yamaha trotz Handbruch im Dezember am Gatter stehen. Ob die Zeit aber für den Franzosen gereicht hat, um in Houston sofort 100 Prozent Leistung abzurufen, steht in den Sternen. Als 250er US-Champion im Motocross und Supercross gilt der charismatische Ferrandis auf jeden Fall im Laufe der Saison als Podiumskandidat.

Mit großem Interesse wird der Einstieg der neuen KTM-Tochter GasGas mit Top-Pilot Justin Barcia erwartet. Neues Motorrad, neues Glück. Die Erfolgsformel könnte für den langhaarigen Bad Boy aufgehen, zumindest in Houston ist Barcia schon mal Topfavorit. Schließlich siegte er bereits in den beiden Vorjahren jeweils beim Saisonauftakt.

Auch das Husqvarna-Team ist der Konzernmutter KTM ziemlich nahe und mit dem Trio Jason Anderson, Zach Osborne und Dean Wilson äußerst prominent besetzt. Auf dem Papier ist der Champion von 2018 „El Hombre“ Jason Anderson die Nr. 1 im Team, doch das Momentum spricht noch mehr für „Veteran“ Zach Osborne (31). Der mental äußerst stabile und angriffslustige Osborne kommt als aktueller US-Motocross-Champion nach Houston und könnte für einige Überraschungen sorgen.

Neben den Genannten gehören etliche Piloten zum erweiterten Kreis der Favoriten. Da wäre der im GP gestählte Brite Max Anstie zu nennen, der sein Glück auf Suzuki versucht. Oder Namen wie Joey Savatgy, Malcolm Stewart, Justin Brayton, Aaron Plessinger – allesamt Piloten, die an einem guten Tag den Sieg nach Hause fahren können. ■

SX-WM-TERMINE 2021

Datum	Ort	Staat
16.01.	Houston	(Texas)
19.01.	Houston	(Texas)
23.01.	Houston	(Texas)
30.01.	Indianapolis	(Indiana)
02.02.	Indianapolis	(Indiana)
06.02.	Indianapolis	(Indiana)
13.02.	Orlando	(Florida)
20.02.	Orlando	(Florida)
06.03.	Daytona	(Florida)
13.03.	Arlington	(Texas)
16.03.	Arlington	(Texas)
20.03.	Arlington	(Texas)
10.04.	Atlanta	(Georgia)
13.04.	Atlanta	(Georgia)
17.04.	Atlanta	(Georgia)
24.04.	Salt Lake City	(Utah)
01.05.	Salt Lake City	(Utah)

WM-TEILNEHMER 2021*

Nr.	Fahrer	Marke
1	Eli Tomac (USA)	Kawasaki
2	Cooper Webb (USA)	KTM
15	Dean Wilson (GB)	Husqvarna
16	Zach Osborne (USA)	Husqvarna
21	Jason Anderson (USA)	Husqvarna
14	Dylan Ferrandis (F)	Yamaha
23	Chase Sexton (USA)	Honda
	Aaron Plessinger (USA)	Yamaha
	Adam Cianciarulo (USA)	Kawasaki
10	Justin Brayton (USA)	Honda
	Marvin Musquin (F)	KTM
27	Malcolm Stewart (USA)	Yamaha
	Max Anstie (GB)	Suzuki
51	Justin Barcia (USA)	GasGas
17	Joey Savatgy (USA)	KTM
94	Ken Roczen (D)	Honda

*16 Fahrer ausgewählt

NACHRICHTEN

JOËL ROBERT SCHWEBT IN LEBENSGEFAHR

Belgiens Motocross-Weltmeister Joël Robert befand sich zu Redaktionsschluss (Montag) in kritischem Zustand. Der sechsmalige Champion war vorletzten Montag mit Covid 19 ins Krankenhaus eingeliefert worden. Noch in der Notaufnahme erlitt er einen mehrminütigen Herzstillstand und liegt seither im Koma. Der 77-jährige Robert hatte in den letzen Jahren bereits mehrere Schlaganfälle. In seiner aktiven Zeit gewann er 50 GP-Rennen, später coachte er das belgische MXoN-Team.

KONONOV RUSSISCHER MEISTER

Igor Kononov sicherte sich beim vierten und letzten Rennen in Kamensk-Uralskij vorletzten Dienstag den Titel des russischen Eisspeedway-meisters. Das Rennen gewann zwar Dinar Valeev vor Nikita Bogdanov und Dmitry Khomitsevich, doch Kononov (53 Punkte) konnte einen Vorsprung von zwei Punkten auf Khomitsevich halten. Dritter wurde Valeev (48) vor Bogdanov (44). Weltmeister Ivanov kam auf Platz 8.

NICHTS NEUES AUS TOGLIATTI

Zu Redaktionsschluss (Montag) war noch immer unklar, ob die Eisspeedway-WM am 13./14. Februar in Togliatti stattfinden kann. Den Teilnehmern lagen noch keine Einladungen der russischen Föderation vor, die zur Beantragung von Visa nötig sind. Und es gab keine Bestätigung der FIM, dass die WM nicht in das vom IOC ausgesprochene Veranstaltungsverbot Russlands bis 2022 fällt. Als zweiter österreichischer Fahrer wurde Harald Simon nominiert. Die zwei offenen russischen Plätze erhalten Igor Kononov und Dmitry Khomitsevich. Die russische Wildcard geht entweder an Toloknov oder Fadeev.

MOTOR MARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

BMW



850 M850i XDrive, 4920 km, 390 kW (530 PS), orange, Klima, VB 92.000,- € (MwSt. awb.). Unfallfrei - Garagenfahrzeug - Ausstattung: 8fach bereift, Sommerreifen auf AC-Schnitzerfelgen - Lederausstattung Merino - Adaptives M-Fahrwerk - Soft-Close-Automatik - M-Carbondach - M Carbon Exterieurpaket - Sonnenschutzverglasung - Aktive Sitzbelüftung - Wärmepaket - Individual Hochglanz - Innovationspaket Chiffre 3677859

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55445



Z8, EZ 12/2000, orig. 76.750 km, 2. Hd., dt. Fzg., 1. Brief, BMW-Scheckheft, gr. KD neu, top-original, 182.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55454

Suche Z1 Z8 M3 Z3M 6er. 0172/8339378 H



BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H



Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H



Arden

Kaufe Original Arden Jaguar Fahrzeuge. E-Mail: jagfan72@gmx.de H

Mercedes

Suche SLK u. SL, bar. Tel. 05505/5846 H

VANSPORTS.DE BY HARTMANN TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



mattDYNAMIC -"V 300d HARTMANN VP Spirit", EZ 06/2019, ca. 11700 km, dunkelgrau matt – Aerodynamikteile metallic-schwarz, absolut sportlich-edel und einzigartig, Sportfahrwerk, 20 Zoll Alu-Radsatz ORSA 4 kupferfarben, Bereifung 245/40 R 20, Euro 6d Temp!, 176 kW/239 PS, Avantgarde mit toller AUSSTATTUNG! Distronic, Leder schwarz, 7-Sitzer, div. Interieur-Pakete u. Assistenten, NAVI, 360° Kamera, 2x el. Schiebetür, 2x Klima u.v.m., zum Preis von 74.090,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPORTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55383

VANSPORTS.DE BY HARTMANN TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



Adventure-VAN Edition GEOTREK 1/10 "V 250" - VANSPORTS VP GRAVITY, EZ 03/2017, ca. 34500 km, Facelift auf Mod. 2020, Front- u. Heckschürzenaufsätze, Radlaufabdeckungen und Seitenschwellerrohre schwarz, Unterbodenschutzplatten Alu, Höherlegung 30 mm, 18 Zoll KRONA 1 Felgen (Grobstollenreifen: General Grabber 235/55 R18 XL), Sonder-Belederung Rautensteppung schwarz, Leistungsoptimierung, Sonderfolierung „matte khaki green" mit Höhenlinien, Offroad Dachträger mit div. Zubehör, Reisemobilbox mit 2 Heckschubladen, Alu-Stauboxen u. Kaltschaummatratze, ILS-LED Scheinwerfer, Sitzheizung vorn, div. Assistenten, NAVI, Schiebetüren links u. rechts, Comand Online u.v.m., zum Preis von 76.755,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPORTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55438



420 SEL, Sammlerzustand, Schweiz, 97000 km, SH, Klima, Velours, eSSD, H-Kennz., TÜV neu, 23.900,-. 0160/1472336



300 W186, EZ 07/1954, 1296 km, 1 kW (1 PS), weiß, Leder, 76.900,- €. Hangar 426 GmbH, Emmericher Str. 108, 47138 Duisburg, T. 0160/8209368, www.hangar426.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55458

MG



MGA 1600, Bj. 12/1960, 59864 km, 63 kW (86 PS), weiß Old English White, 4 Zylinder, LHD, Speichenräder, Leder exklusiv, VB 32.800,- €. Göran Anderberg, 29143 Kristianstad, Schweden. Tel. +46/706/248355

mehr: motor-klassik.de Nr. 55395

Porsche

WIR SUCHEN IHREN GEPFLEGTEN SPORTWAGEN + HOCHWERTIGEN OLDTIMER, Sofortankauf oder Kommission in Bestlage München-Süd. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas FRANZ, Wolfratshauserstr. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089/74424460, service@autosalon-isartal.de, www.autosalon-isartal.de H



993 C2 Cabrio, EZ 04/96, 132.600 km, 2. Hd., dt. Fzg., 6-Gg., Vollausst., scheckheft, gr. KD neu, 73.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55455



991 Carrera Facelift, Bj. 2016, 48000 km, 370 PS, Porsche-Appr., Insp. neu, 81.991,- € (MwSt. awb.). 0170/4481820

mehr: motor-klassik.de Nr. 55449

VW



T1 Typ 2 / T1, EZ 07/1961, 42088 km, 22 kW (30 PS), Nevada Grau, 56.900,- €. Hangar 426 GmbH, Emmericher Str. 108, 47138 Duisburg, Tel. 0160/8209368, www.hangar426.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55457



>>>Das exklusive Understatement<<<
Wir beraten Sie gerne:
www.feine-cabrios.de
info@feine-cabrios.de
FON: +49-8453-347467 H

Renn/Rallye

www.Rennsportshop.com



Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H









Bratke Trailer, ideal für Sportwagen/Oldtimer, kippbar, 100 km/h, Ladeklappen, elektr. Seilwinde. Neu! Ab 17.900.- € inkl. MwSt. Tel. +49 (0)211-54169751 oder Mobil +49 (0)172-7186266 H



www.berlin-tuning.com H

Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H





Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht



Kat kaputt? Preiswerte Neubestückung Tel. 07231/101000. www.uni-kat.de H

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 05/21

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________________

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❑ auto motor und sport € 4,50
❑ MOTORRAD € 4,20
❑ sport auto € 4,80

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Claus Mühlberger, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe

Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 31906 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de

Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr

Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)

MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40% gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage) ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e.V. erhalten MOTORSPORT AKTUELL mit einem Rabatt in Höhe von 25%.

Abonnentenservice Deutschland:
Aboservice MOTORSPORT aktuell,
70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 32 06 88 88,
Telefax +49 (0)711 182 25 50,
E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

Leserbriefe



RED BULL

Mit Wucht durch den Sand: Ignacio Casale kämpft sich in seinem Tatra Phoenix bei der Dakar Meter um Meter vorwärts

Die Verbots-Frage

Historie: Das Quattro-Zeitalter MSa 4/2021

Ich habe die Geschichte von dem historischen Allrad-Debüt des Audi Quattro jetzt schon in mehreren Motor-Magazinen gelesen. Und überall wird erwähnt, dass Audi es geschafft hat, den Regelpassus des Allradverbots bei der FIA entfernen zu lassen. Ich frage mich nur, wann dieses Verbot in Kraft getreten ist. Mir ist nämlich in Erinnerung geblieben, dass 1972 bei der Press on Regardless (POR) Rally in den USA, welche zur Internationalen Markenmeisterschaft zählte, nach dem Ausfall des favorisierten Lancia Fulvia HF von Harry Källström der Allrad-Jeep Wagoneer einen Doppelsieg holte. Dieser Wagen hatte Automatikgetriebe und sehr wohl Allradantrieb, wenn auch nur zuschaltbar. Ist der Allrad erst nach diesem Erfolg eines 4WD verboten worden – oder galt es nur für permanenten Allrad? Und dass der 4WD-Antrieb von vornherein chancenlos gewesen wäre, widerspricht die Performance des Allrad-Capri mit V8-Motor (zwar ein Prototyp), mit dem Roger Clark bei Autocross-Rennen in England Kreise um die Konkurrenz fuhr.

Johann Kneissl
per E-Mail

Zum FORDlaufen?

Corvette-Rennchef abgelöst MSa 4/2020

Für den globalen Absatz von Autos der Marke Corvette ist eine erfolgreiche Präsentation auf der internationalen Motorsportbühne unverzichtbar! Doch wie häufig erscheinen junge, hoch studierte, innovative „Fachkräfte“ in den Zentralen, deren Wissen nur unter Laborbedingungen funktioniert, und erklären dem altgedienten Mitarbeiter, was er 22 Jahre lang falsch gemacht hat.

Will GM nach der geplanten Vollelektrifizierung von Cadillac die Bühne etwa dem Konkurrenten Ford überlassen? Zumal auch Ferrari nach dem GTE-Aus in die LMDh wechseln wird …

Michael Thomae
D-32427 Minden

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell «Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.



6. März: Freies Fahren auf dem Hockenheimring
19. April: Freies Fahren Bilster Berg
28. April: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

Termine

TV-Programm

Automobil

Donnerstag, 14. Januar

14.45	Formel 1 2020, Abu Dhabi (Wh.)	Sky Sport 2*

Samstag, 16. Januar

03.00	NASCAR Cup 2020, Finale Phoenix (Wh.)	Sport 1+*
ab 08.55	Classic Races, div. Folgen (bis 11.30)	Motorvision TV*
11.30	Div. Rallye-Events (bis 22.00)	Motorvision TV*
14.00	Formel E Inside – Mercedes (Reportage)	SAT.1
19.30	Formel 1 2020, Abu Dhabi (Wh.)	Sky Sport 2*
22.00	IMSA-Sportw. 2020, Petit Le Mans (Wh.)	Motorvision TV*

Sonntag, 17. Januar

08.30	PS – Automagazin (Wh.: 18.30)	N-TV
ab 14.45	Div. Automobil-Sendungen (ganztägig)	Motorvision TV*
17.00	Auto Mobil (Magazin)	VOX
18.15	GRIP – Das Motormagazin	RTL II
21.45	NASCAR Cup 2020, Kansas (Wh.)	Motorvision TV*

Automobil / Motorrad

Mittwoch, 13. Januar

22.35	Rallye Dakar, Highlights des Tages	Eurosport 1

Freitag, 15. Januar

00.05	Rallye Dakar, Highlights des Tages (14.)	Eurosport 1
08.30	Rallye Dakar, Highlights des Vortages	Eurosport 1
23.35	Rallye Dakar, Highlights des Final-Tages	Eurosport 1

Dienstag, 19. Januar

21.10	Rallye Dakar, Zusammenfassung	Eurosport 1

Motorrad

Sonntag, 17. Januar

13.55	IoM TT 2019, Lightw.-TT/SST/Zero TT	Motorvision TV*

Montag, 18. Januar

ab 20.55	Div. Motorrad-Sendungen (bis 00.30)	Motorvision TV*

Internet/Livestreams

Donnerstag, 14. Januar

ca. 11.30	24h Dubai, Qualifying **LIVE**	24hseries.com
ca. 15.00	24h Dubai, Nachttraining **LIVE**	24hseries.com

Freitag, 15. Januar

ca. 11.30	24h Dubai, Vorberichte & Rennen **LIVE**	24hseries.com

Samstag, 16. Januar

ca. 11.30	Trophée Andros, Serre Chevalier, 1. Tag **LIVE** www.tropheeandros.com	

Sonntag, 17. Januar

ca. 08.00	Trophée Andros, Serre Chevalier, 2. Tag **LIVE** www.tropheeandros.com	

*kostenpflichtig

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

03.–15.01.	43. Dakar-Rallye	KSA
11.–16.01.	Chili Bowl (Midget Cars), Tulsa	USA
15./16.01.	24h Series, 24h-Rennen Dubai	UAE
16.01.	Formel E, Santiago de Chile **– abgesagt –**	RCH
16./17.01.	Trophée Andros, Serre Chevalier	F

Motorrad

03.–15.01.	43. Dakar-Rallye	KSA
16.01.	Supercross-WM, Houston (1)	USA
19.01.	Supercross-WM, Houston (2)	USA

Vorschau



XPB

Wie steht es um Ferrari? Bestandsaufnahme vor der neuen Formel-1-Saison



AUDI

24h-Rennen in Dubai: Das erste wichtige Langstreckenrennen des Jahres



RED BULL

Entscheidung Rallye Dakar: Wer sind die Sieger in der Wüste Saudi-Arabiens?



HONDA

Supercross-WM: Saisonauftakt des Stadion-Spektakels in Houston/Texas

WÄHLEN SIE UND GEWINNEN SIE!

Powered by: KW, SONAX (MADE IN GERMANY)

Liebe Leser,
machen Sie mit und wählen Sie Ihre "Racer des Jahres 2020" und gewinnen Sie tolle Preise!
Einsendeschluss ist der 25. Januar 2021. (Datum des Poststempels)
Sie können auch online teilnehmen unter: www.leserumfragen.de/msa Teilnahme-Code ➔ C145
Viel Spaß beim Mitmachen! **Ihre Redaktion**

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ihre Angaben sind freiwillig. Bitte geben Sie Ihre Adresse an (in Druckbuchstaben), wenn Sie an der Verlosung der Gewinne teilnehmen möchten. Selbstverständlich behandeln wir Ihre Angaben vertraulich! Mit Ihren Daten gehen wir äußerst sorgfältig um - Ihre Adresse wird nicht zusammen mit Ihren Antworten gespeichert. Die Fragen werden ausschließlich anonym statistisch ausgewertet. Wir behalten uns vor Ihre Postanschrift zu nutzen, um Ihnen interessante Angebote des Verlags zukommen zu lassen. Widerspruch ist jederzeit unter widerruf@dpv.de möglich. Teilnehmen können nur Einzelpersonen. Eine Teilnahme per Liste ist ausgeschlossen. Näheres zu den Teilnahmebedingungen und unserem **Datenschutz** finden Sie auf www.leserumfragen/msa.

RACER DES JAHRES 2020 - Automobil-Rennsport

Bitte tragen Sie in jeder Kategorie jeweils eine Kennziffer Ihres Favoriten ein. (Sie können auch einen anderen Fahrer Ihrer Wahl eintragen)

Fahrer A ____ Formel 1 · B ____ Formel-sport · C ____ Formel E · D ____ Prototypen · E ____ GT-Sport · F ____ Langstrecke Nürburgring · G ____ Rallye · H ____ Tourenwagen

Nachwuchsfahrer J ____ **Sonderpreis** K ____

Modelle L ____ GT-Fahrzeuge bis 500 PS · M ____ GT-Fahrzeuge über 500 PS · N ____ Rallye · O ____ Tourenwagen bis 400 PS · P ____ Tourenwagen über 400 PS · Q ____ Markenpokale

- Folgende Firmen sind zum Teil im Motorsport engagiert. Bitte kreuzen Sie alle Firmen an, deren Produkte Sie überzeugen!

Gut sind Produkte von:

- **Nachrüst-Bremsen/-Bremsbeläge** ☐ AP Racing ☐ ATE ☐ Brembo ☐ Endless ☐ Ferodo ☐ Hella Pagid ☐ Jurid ☐ Lucas/TRW ☐ Mov'it ☐ OMP ☐ Sparco ☐ Textar
- **Sport-Auspuffanlagen** ☐ Akrapovic ☐ Bastuck ☐ Bosi ☐ Eisenmann ☐ HJS ☐ Powersprint Racing ☐ Remus ☐ Sebring ☐ Supersprint
- **Sportfahrwerke** ☐ Bilstein ☐ Eibach ☐ H&R ☐ Koni ☐ KW ☐ Öhlins ☐ Vogtland ☐ ZF
- **Federn** ☐ Eibach ☐ H&R ☐ Koni ☐ KW ☐ Vogtland
- **Gewindefahrwerke** ☐ Bilstein ☐ Eibach ☐ H&R ☐ Koni ☐ KW ☐ Öhlins ☐ Vogtland ☐ ZF/Sachs
- **Sportsitze** ☐ ASS ☐ König ☐ OMP ☐ Recaro ☐ Renato ☐ Sparco
- **Helme** ☐ Arai ☐ Bell ☐ HANS ☐ OMP ☐ Schuberth ☐ Sparco
- **Öle/Schmierstoffe** ☐ Aral ☐ BP ☐ Castrol ☐ Divinol ☐ Elf ☐ Esso ☐ Eurolub ☐ Fuchs ☐ Liqui Moly ☐ Mobil ☐ Motul ☐ OMV ☐ Profi-Car ☐ Ravenol ☐ Rowe ☐ Shell ☐ Tamoil ☐ Total ☐ Valvoline
- **Felgen** ☐ AEZ ☐ Alutec ☐ Antera ☐ ATS ☐ Barracuda ☐ BBS ☐ Borbet ☐ Fuchs ☐ OZ ☐ Rial ☐ Ronal
- **Zündkerzen** ☐ Beru ☐ Bosch ☐ Champion ☐ Denso ☐ NGK
- **Pflegemittel** ☐ A1/P21S/Dr. Wack ☐ Arexons ☐ Armor all ☐ Cairbon ☐ Caramba ☐ Dursol ☐ Kärcher ☐ Koch-Chemie ☐ Liqui Moly ☐ Meguiars ☐ Nigrin ☐ Profi-Car ☐ PS Profipflege ☐ Sonax
- **Filter** ☐ BMC ☐ Bosch ☐ Hengst ☐ K&N ☐ Knecht ☐ Mahle ☐ MANN-FILTER ☐ raid
- **Rennsitze/-schalen** ☐ König ☐ OMP ☐ Recaro ☐ Sabelt ☐ Sparco
- **Spezialisierter Online-Versandhandel Autoteile** ☐ atp-autoteile.de ☐ autoteile-guenstig.de ☐ kfzteile24.de ☐ originalteile.de ☐ pkw-teile.de ☐ rebox.de ☐ teiledirekt.de
- **Straßenreifen/Rennreifen** (bitte getrennt eintragen) ☐☐ Apollo ☐☐ Avon ☐☐ BF Goodrich ☐☐ Bridgestone ☐☐ Continental ☐☐ Dunlop ☐☐ Falken ☐☐ Fulda ☐☐ Giti ☐☐ Goodyear ☐☐ Hankook ☐☐ Kumho ☐☐ Michelin ☐☐ Nankang ☐☐ Nexen ☐☐ Nokian ☐☐ Pirelli ☐☐ Toyo ☐☐ Uniroyal ☐☐ Vredestein ☐☐ Yokohama

- Und welche Produktbereiche von oben interessieren Sie ganz besonders?
☐ Nachrüst-Bremsen/Bremsbeläge ☐ Sport-Auspuffanlagen ☐ Sportfahrwerke ☐ Federn ☐ Gewindefahrwerke ☐ Sportsitze ☐ Helme ☐ Öle/Schmierstoffe ☐ Felgen ☐ Zündkerzen ☐ Pflegemittel ☐ Filter ☐ Rennsitze/-schalen ☐ spezialisierter Online-Versandhandel Autoteile ☐ Straßenreifen ☐ Rennreifen

- Wie oft haben Sie sich in den letzten 14 Tagen über Autos, Motorräder oder Motorsport unterhalten?
____ mal privat ____ mal beruflich

RACER DES JAHRES 2020 - Automobil-Rennsport

Bitte tragen Sie in jeder Kategorie jeweils eine Kennziffer Ihres Favoriten ein. (Sie können auch einen anderen Fahrer Ihrer Wahl eintragen)

Fahrer A ____ Formel 1 · B ____ Formel-sport · C ____ Formel E · D ____ Prototypen · E ____ GT-Sport · F ____ Langstrecke Nürburgring · G ____ Rallye · H ____ Tourenwagen

Nachwuchsfahrer J ____ **Sonderpreis** K ____

Modelle L ____ GT-Fahrzeuge bis 500 PS · M ____ GT-Fahrzeuge über 500 PS · N ____ Rallye · O ____ Tourenwagen bis 400 PS · P ____ Tourenwagen über 400 PS · Q ____ Markenpokale

- Folgende Firmen sind zum Teil im Motorsport engagiert. Bitte kreuzen Sie alle Firmen an, deren Produkte Sie überzeugen!

Gut sind Produkte von:

- **Nachrüst-Bremsen/-Bremsbeläge** ☐ AP Racing ☐ ATE ☐ Brembo ☐ Endless ☐ Ferodo ☐ Hella Pagid ☐ Jurid ☐ Lucas/TRW ☐ Mov'it ☐ OMP ☐ Sparco ☐ Textar
- **Sport-Auspuffanlagen** ☐ Akrapovic ☐ Bastuck ☐ Bosi ☐ Eisenmann ☐ HJS ☐ Powersprint Racing ☐ Remus ☐ Sebring ☐ Supersprint
- **Sportfahrwerke** ☐ Bilstein ☐ Eibach ☐ H&R ☐ Koni ☐ KW ☐ Öhlins ☐ Vogtland ☐ ZF
- **Federn** ☐ Eibach ☐ H&R ☐ Koni ☐ KW ☐ Vogtland
- **Gewindefahrwerke** ☐ Bilstein ☐ Eibach ☐ H&R ☐ Koni ☐ KW ☐ Öhlins ☐ Vogtland ☐ ZF/Sachs
- **Sportsitze** ☐ ASS ☐ König ☐ OMP ☐ Recaro ☐ Renato ☐ Sparco
- **Helme** ☐ Arai ☐ Bell ☐ HANS ☐ OMP ☐ Schuberth ☐ Sparco
- **Öle/Schmierstoffe** ☐ Aral ☐ BP ☐ Castrol ☐ Divinol ☐ Elf ☐ Esso ☐ Eurolub ☐ Fuchs ☐ Liqui Moly ☐ Mobil ☐ Motul ☐ OMV ☐ Profi-Car ☐ Ravenol ☐ Rowe ☐ Shell ☐ Tamoil ☐ Total ☐ Valvoline
- **Felgen** ☐ AEZ ☐ Alutec ☐ Antera ☐ ATS ☐ Barracuda ☐ BBS ☐ Borbet ☐ Fuchs ☐ OZ ☐ Rial ☐ Ronal
- **Zündkerzen** ☐ Beru ☐ Bosch ☐ Champion ☐ Denso ☐ NGK
- **Pflegemittel** ☐ A1/P21S/Dr. Wack ☐ Arexons ☐ Armor all ☐ Cairbon ☐ Caramba ☐ Dursol ☐ Kärcher ☐ Koch-Chemie ☐ Liqui Moly ☐ Meguiars ☐ Nigrin ☐ Profi-Car ☐ PS Profipflege ☐ Sonax
- **Filter** ☐ BMC ☐ Bosch ☐ Hengst ☐ K&N ☐ Knecht ☐ Mahle ☐ MANN-FILTER ☐ raid
- **Rennsitze/-schalen** ☐ König ☐ OMP ☐ Recaro ☐ Sabelt ☐ Sparco
- **Spezialisierter Online-Versandhandel Autoteile** ☐ atp-autoteile.de ☐ autoteile-guenstig.de ☐ kfzteile24.de ☐ originalteile.de ☐ pkw-teile.de ☐ rebox.de ☐ teiledirekt.de
- **Straßenreifen/Rennreifen** (bitte getrennt eintragen) ☐☐ Apollo ☐☐ Avon ☐☐ BF Goodrich ☐☐ Bridgestone ☐☐ Continental ☐☐ Dunlop ☐☐ Falken ☐☐ Fulda ☐☐ Giti ☐☐ Goodyear ☐☐ Hankook ☐☐ Kumho ☐☐ Michelin ☐☐ Nankang ☐☐ Nexen ☐☐ Nokian ☐☐ Pirelli ☐☐ Toyo ☐☐ Uniroyal ☐☐ Vredestein ☐☐ Yokohama

- Und welche Produktbereiche von oben interessieren Sie ganz besonders?
☐ Nachrüst-Bremsen/Bremsbeläge ☐ Sport-Auspuffanlagen ☐ Sportfahrwerke ☐ Federn ☐ Gewindefahrwerke ☐ Sportsitze ☐ Helme ☐ Öle/Schmierstoffe ☐ Felgen ☐ Zündkerzen ☐ Pflegemittel ☐ Filter ☐ Rennsitze/-schalen ☐ spezialisierter Online-Versandhandel Autoteile ☐ Straßenreifen ☐ Rennreifen

- Wie oft haben Sie sich in den letzten 14 Tagen über Autos, Motorräder oder Motorsport unterhalten?
____ mal privat ____ mal beruflich

WÄHLEN SIE UND GEWINNEN SIE!

Powered by:





Liebe Leser,
machen Sie mit und wählen Sie Ihre "Racer des Jahres 2020" und gewinnen Sie tolle Preise!
Einsendeschluss ist der 25. Januar 2021. (Datum des Poststempels)
Sie können auch online teilnehmen unter: www.leserumfragen.de/msa Teilnahme-Code ➔ C145
Viel Spaß beim Mitmachen! **Ihre Redaktion**

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ihre Angaben sind freiwillig. Bitte geben Sie Ihre Adresse an (in Druckbuchstaben), wenn Sie an der Verlosung der Gewinne teilnehmen möchten. Selbstverständlich behandeln wir Ihre Angaben vertraulich! Mit Ihren Daten gehen wir äußerst sorgfältig um - Ihre Adresse wird nicht zusammen mit Ihren Antworten gespeichert. Die Fragen werden ausschließlich anonym statistisch ausgewertet. Wir behalten uns vor Ihre Postanschrift zu nutzen, um Ihnen interessante Angebote des Verlags zukommen zu lassen. Widerspruch ist jederzeit unter widerruf@dpv.de möglich. Teilnehmen können nur Einzelpersonen. Eine Teilnahme per Liste ist ausgeschlossen. Näheres zu den Teilnahmebedingungen und unserem **Datenschutz** finden Sie auf www.leserumfragen/msa.

Name, Vorname (bitte ausschreiben)	☐ männlich ☐ weiblich ☐ divers	Alter
Straße	Telefon	
Postleitzahl/Wohnort		Abonnent / Käufer / Mitleser
E-Mail Adresse	**MOTORSPORT *aktuell***	☐ ☐ ☐
Ich fahre Auto ___.000 km pro Jahr	☐ Bin in der Auto-Branche/Motorsport-Branche tätig ☐ Fahre ab und zu privat auf Rennstrecken (z.B. Nürburgring)	

- **Ich lese...** MOTORSPORT aktuell ☐ regelmäßig alle Hefte ☐ ziemlich regelmäßig ☐ auch noch zieml. oft ☐ ab und zu ☐ (ganz) selten
- **Wenn Sie einmal an die nächsten Jahre denken, glauben Sie, dass das Interesse...**

				stark steigt ⬆	↑	gleich bleibt –	↓	stark zurückgeht ⬇
			am Automobil-Rennsport allgemein	☐	☐	☐	☐	☐
☐	☐	☐	Formel 1	☐	☐	☐	☐	☐
☐	☐	☐	IndyCar	☐	☐	☐	☐	☐
☐	☐	☐	Nachwuchs-Formelklassen	☐	☐	☐	☐	☐
☐	☐	☐	IMSA Sportscar Championship	☐	☐	☐	☐	☐
☐	☐	☐	Formel E	☐	☐	☐	☐	☐
☐	☐	☐	Langstrecken-WM (WEC)	☐	☐	☐	☐	☐
☐	☐	☐	24 Stunden Le Mans	☐	☐	☐	☐	☐
☐	☐	☐	24 Stunden Nürburgring	☐	☐	☐	☐	☐
☐	☐	☐	Langstrecke Nürburgring (NLS/VLN)	☐	☐	☐	☐	☐
☐	☐	☐	GT World Challenge	☐	☐	☐	☐	☐
☐	☐	☐	GT Masters	☐	☐	☐	☐	☐
☐	☐	☐	Tourenwagen-Weltcup (WTCR)	☐	☐	☐	☐	☐
☐	☐	☐	Regionale/nationale TCR-Serien	☐	☐	☐	☐	☐
☐	☐	☐	DTM	☐	☐	☐	☐	☐
☐	☐	☐	Rallye-WM (WRC)	☐	☐	☐	☐	☐
☐	☐	☐	Rallye Dakar	☐	☐	☐	☐	☐
☐	☐	☐	Rallycross-WM	☐	☐	☐	☐	☐
☐	☐	☐	Regionaler Motorsport	☐	☐	☐	☐	☐

☐ **Interessiert mich ganz besonders** ☐ **Auch, aber nicht so sehr** ☐ **Kaum/gar nicht**
➪ Bitte links noch jeweils ankreuzen, wie sehr Sie diese Serien aktuell interessieren

4

Bitte mit 0,60 € frankieren

Antwortkarte

MOTOR SPORT aktuell

Redaktion
Postfach
70111 Stuttgart

Name, Vorname (bitte ausschreiben)	☐ männlich ☐ weiblich ☐ divers	Alter
Straße	Telefon	
Postleitzahl/Wohnort		Abonnent / Käufer / Mitleser
E-Mail Adresse	**MOTORSPORT *aktuell***	☐ ☐ ☐
Ich fahre Auto ___.000 km pro Jahr	☐ Bin in der Auto-Branche/Motorsport-Branche tätig ☐ Fahre ab und zu privat auf Rennstrecken (z.B. Nürburgring)	

- **Ich lese...** MOTORSPORT aktuell ☐ regelmäßig alle Hefte ☐ ziemlich regelmäßig ☐ auch noch zieml. oft ☐ ab und zu ☐ (ganz) selten
- **Wenn Sie einmal an die nächsten Jahre denken, glauben Sie, dass das Interesse...**

				stark steigt ⬆	↑	gleich bleibt –	↓	stark zurückgeht ⬇
			am Automobil-Rennsport allgemein	☐	☐	☐	☐	☐
☐	☐	☐	Formel 1	☐	☐	☐	☐	☐
☐	☐	☐	IndyCar	☐	☐	☐	☐	☐
☐	☐	☐	Nachwuchs-Formelklassen	☐	☐	☐	☐	☐
☐	☐	☐	IMSA Sportscar Championship	☐	☐	☐	☐	☐
☐	☐	☐	Formel E	☐	☐	☐	☐	☐
☐	☐	☐	Langstrecken-WM (WEC)	☐	☐	☐	☐	☐
☐	☐	☐	24 Stunden Le Mans	☐	☐	☐	☐	☐
☐	☐	☐	24 Stunden Nürburgring	☐	☐	☐	☐	☐
☐	☐	☐	Langstrecke Nürburgring (NLS/VLN)	☐	☐	☐	☐	☐
☐	☐	☐	GT World Challenge	☐	☐	☐	☐	☐
☐	☐	☐	GT Masters	☐	☐	☐	☐	☐
☐	☐	☐	Tourenwagen-Weltcup (WTCR)	☐	☐	☐	☐	☐
☐	☐	☐	Regionale/nationale TCR-Serien	☐	☐	☐	☐	☐
☐	☐	☐	DTM	☐	☐	☐	☐	☐
☐	☐	☐	Rallye-WM (WRC)	☐	☐	☐	☐	☐
☐	☐	☐	Rallye Dakar	☐	☐	☐	☐	☐
☐	☐	☐	Rallycross-WM	☐	☐	☐	☐	☐
☐	☐	☐	Regionaler Motorsport	☐	☐	☐	☐	☐

☐ **Interessiert mich ganz besonders** ☐ **Auch, aber nicht so sehr** ☐ **Kaum/gar nicht**
➪ Bitte links noch jeweils ankreuzen, wie sehr Sie diese Serien aktuell interessieren

3

Bitte mit 0,60 € frankieren

Antwortkarte

MOTOR SPORT aktuell

Redaktion
Postfach
70111 Stuttgart